AÉRO JOURNAL

N°23
BIMESTRIEL
FÉV - MAR 02

LE RÉARMEMENT 1943/1944

Les "Corsair" du Roy
Le He 51 en Espagne
Le Northrop N-3PB

M 04873 - 23 - F: 6,55 € - RD

Belgique : 7,4o euros

Duel dans les Carpates

Quelques semaines avant la fin de la Grande Guerre, profitant de l'inconfortable situation des puissances centrales, les Roumains saisirent l'occasion de prendre leur revanche sur des troupes allemandes et austro-hongroises démoralisées et de les chasser hors de la partie méridionale du pays. L'armée roumaine fut mobilisée le 9 novembre 1918.

Encouragés par la facilité avec laquelle ils menèrent à bien cette entreprise, les Roumains envisagèrent de poursuivre leur avance vers l'ouest, avec le but avoué de s'emparer de la Transylvanie, le Banat et pratiquement la totalité de la Hongrie orientale – des régions où la population d'origine roumaine était nombreuse – pour les incorporer au royaume de Roumanie, réalisant ainsi le rêve séculaire de la constitution d'une Grande Roumanie.

Suivant ce plan ambitieux, les troupes roumaines franchirent la frontière dans les Carpates et pénétrèrent en territoire hongrois à la mi-novembre. Préalablement, des avions roumains (Farman F.40 et Sopwith 1-1/2 Strutter) avaient survolé la région pour rechercher une présence militaire hongroise qui aurait pu constituer une menace, mais ils n'avaient rien trouvé. En fin de compte, les soldats hongrois, démoralisés et las de plus de quatre ans de guerre, n'opposèrent que peu de résistance, créant un vide politique et militaire que les Roumains furent prompt à exploiter. Quelques jours plus tard, le 1er décembre 1918, fut proclamée la réunion de la Transylvanie et d'autres territoires adjacents au royaume de Roumanie. Enhardis par leur victoire facile et le soutien tacite des Alliés, en particulier la France, les Roumains saisirent la totalité de la Transylvanie et pénétrèrent encore plus profondément en territoire hongrois. Le 1er mai 1919, ils atteignirent la rivière Tisza, qu'ils considéraient comme la frontière naturelle occidentale de la Grande Roumanie.

La marche forcée de l'armée roumaine était appuyée par un élément aérien : le *Grupul 5 aeronautic* (5ème groupe aérien) équipé de chasseurs (Nieuport 11, 17 et 23), de bombardiers (principalement des Breguet XIV) et d'avions de reconnaissance (Farman F.40, Sopwith). Aux côtés de ces avions d'origine française, les Roumains alignaient depuis la fin de la guerre quelques appareils austro-hongrois capturés, comme des LVG Hansa-Brandenburg C.I, UFAG C.I et un unique Fokker D.VII. L'activité aérienne se résuma essentiellement à des missions de reconnaissance, parfois « épicées » de quelques bombardements et mitraillages au sol. Il y eut fort peu de rencontres avec l'aviation hongroise, mais il y en eut quelques-unes. Bien que les antagonistes évitaient généralement d'engager le combat, il y eut pourtant quelques duels aériens.

L'un de ceux-ci se produisit le 12 juin 1919 quand un biplace roumain en reconnaissance au-dessus du delta de la rivière Sajo fut intercepté par deux Fokker D.VII hongrois de la 8. *Vörös harcipülö-szazad* (8ème escadrille de combat Rouge), ayant décollé du terrain de campagne de Mezötarkany. Les deux chasseurs Rouges, pilotés par Géza Keisz et Laszlo Ujvary, des vétérans de la Grande Guerre, attaquèrent le biplace roumain au-dessus du village de Sajoszöged. Ils tentèrent de le faire atterrir en territoire hongrois, mais les Roumains cherchèrent à s'enfuir vers l'est au ras de la cime des arbres. Cependant, Laszlo Ujvary (un as avec six victoires à son crédit sur le front d'Italie) tira quelques rafales bien ajustées et l'avion roumain bascula sur le dos avant de percuter le sol près du village. Les deux aviateurs roumains, le *Locotenent aviator* Mihail Hurmuzescu et l'*Ajutor de sublocotenent aviator* Stan Bucur, furent tués sur le coup. Les Hongrois venaient de rendre la monnaie de leur pièce aux Roumains qui, le 19 mai, avaient abattu un avion hongrois non identifié. Cette victoire avait été créditée au *Locotenent aviator* Ioan Sava (Campineanu), un roumain de Transylvanie, qui par ironie du sort avait servi dans les forces aériennes austro-hongroises.

En examinant l'épave, les Hongrois découvrirent que l'appareil était un ancien UFAG C.I hongrois (n° 161.156) repeint aux couleurs roumaines. Ce fut la première victoire remportée par l'aviation hongroise Rouge au cours de son éphémère existence. Il y en eut une une seconde, remportée trois jours plus tard aux dépens d'un Breguet XIV tchécoslovaque qui tentait de bombarder la ville hongroise de Györ.

La déjà faible résistance hongroise s'effondra fin juillet, permettant aux troupes roumaines de pénétrer dans Budapest le 4 août 1919, mettant ainsi un terme à la fois au pouvoir bolchévique hongrois et à un conflit méconnu qui s'etendit sur une période de neuf mois.

Dénes Bernád

MÁG-Fokker D.VII (H-07)
Aviation hongroise Rouge
juin 1919.

UFAG C.I (161.156)
Aviation royale roumaine
juin 1919.

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

De la révolution à l'évolution

Imaginez-vous l'USAF engager la guerre du Viêt Nam avec des... Blériot XI ? Non, bien sûr, et pourtant... c'est à peu près ce qui se passe avec le Boeing B-52, dont le premier vol remonte à 1952.
Après avoir grandi et enflé pour absorber des puissances toujours supérieures, les avions de combat ont stabilisé leurs formes et dimensions depuis une quarantaine d'années. L'évolution se passe désormais à l'intérieur.
Dans l'aviation, la véritable révolution a pris place au cours de la Seconde Guerre mondiale. Curieux, tout de même, comme les conflits stimulent l'esprit créatif de l'homme et...désinhibent les budgets militaires. En six ans, on est passé du Gloster Gladiator au Gloster Meteor. On a développé le radar et avec, les contre-mesures électroniques, les calculateurs de bord, les missiles sol-air et air-air, guidés ou non, le siège éjectable, la propulsion à réaction...
Le processus aurait juste été plus long en temps de paix, en raison des inévitables restrictions budgétaires qui pèsent sur la recherche et le développement quand les menaces de guerre ne sont pas directes.
Dans les années 40, il fallait souvent moins de deux ans pour faire passer un projet de la planche à dessin à la piste d'envol. Aujourd'hui, il en faut presque dix fois plus. Et les avions de combat conçus en 1945 pour une durée de vie inférieure à 1 000 heures de vol doivent de nos jours durer entre 20 et 40 ans (certaines mauvaises langues pourront estimer qu'à cause des restrictions en carburant, cela représente le même nombre d'heures de vol...).
Si ces cinquante dernières années ont enregistré une véritable explosion dans le domaine de l'aviation de combat, elle n'est pas technologique, elle est financière. Un appareil coûte aujourd'hui au bas mot dans les 40 millions d'euros (à titre de comparaison, le Mirage IIIC coûtait 170 millions de francs anciens pièce, soit en « euros constants » environ 235 000). Les flottes de combat se voient ainsi doter de moins en moins d'avions, qui doivent durer de plus en plus longtemps. Les choix stratégiques revêtent désormais une importance primordiale. Il est interdit de se tromper.
Quand au début de ce troisième millénaire, personne ne sait plus trop d'où pourra venir la menace dans les dix prochaines années, il devient difficile de savoir s'il faut promouvoir l'évolution technologique ou bien au contraire relancer les chaînes de montage du Skyraider. Et quand le choix sera arrêté, on en prendra pour 50 ans... Y a intérêt à pas se planter !

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 23 – Février-mars 2002

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Reponsable de la publication pour la Belgique : J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 8, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :
AÉRO-ÉDITIONS
50, blvd Paul Valery 32500 Fleurance
(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : Euro 6,55 (France métropolitaine).

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 426.

SOMMAIRE

4 À la reconquête de la France (01.43 - 08.44)
Première partie d'une longue histoire qui va nous mener des côtes algériennes, marocaines et tunisiennes jusqu'à la Corse, la Sardaigne et l'Italie.

31 Les Heinkel 51 espagnols
Les Espagnols récupèrent les He 51 dont la Légion Condor ne veut plus. Avec ces appareils, ils vont se lancer dans des missions d'appui tactique, mieux connues sous l'appellation de « chaînes ».

40 Les « Corsair » du Roy
Faute de pouvoir obtenir un nombre suffisant de Hellcat, la Royal Navy n'a d'autre choix que de « navaliser » le F4U Corsair. Une expérience plutôt satisfaisante qui inspirera les Américains.

55 Pêcheur d'Islande
L'histoire méconnue de l'hydravion Northrop N-3PB construit pour les Norvégiens et utilisé par eux seuls au profit de la RAF.

60 Sauvetage en Roumanie
Se poser en territoire ennemi pour récupérer un camarade relève de la folie pure. C'est pourtant cet exploit que réalise un pilote de P-38 en Roumanie un jour d'août 1944.

64 La chasse française (23) : le GC I/6
Ce groupe fait partie des plus malmenés de la chasse française de 1940 : 11 morts et 3 prisonniers pour... 13,5 victoires !

68 Des yeux pour les kangourous
Menacée par une possible invasion japonaise, l'Australie obtient des Américains la cession de quelques F-4 de reconnaissance qui vont rapidement entrer en action.

En couverture :
un P-39N-5-BE (42-18769) du GC 1/4 *Navarre* à La Reghaia en décembre 1943. En six mois d'activité, les P-39N du groupe ont beaucoup souffert comme le prouvent les nombreuses retouches de peinture sur cet appareil.

À LA RECONQUÊ

Le commandant Rozanoff, commandant le GC 2/5 *Lafayette*, descend de son P-40 au terme d'un vol de démonstration à Alger-Maison Blanche le 9 janvier 1943. À l'extrême droite, le commandant Monraisse. (Photo NARA)

ÊTE DE LA FRANCE

Première époque : le réarmement janvier 43 - août 44

Le premier épisode de la reprise de la lutte par l'aviation d'Afrique du Nord, qui s'achèvera par la libération du territoire national, nous entraîne de la campagne de Tunisie à la veille des débarquements en Provence, à travers les méandres du réarmement par les Anglais et les Américains.

Christian-Jacques Ehrengardt

La reprise de la lutte

La reprise de la lutte : telle est l'expression consacrée pour parler du retour de l'aviation d'Afrique (armée de l'Air et Aéronautique navale d'Afrique du Nord et d'AOF) dans le giron des Alliés, son réarmement par ceux-ci et sa reprise des combats contre l'Axe. Elle est toutefois non seulement fausse mais aussi injuste. Contrairement à ce qu'elle sous-entend, la lutte contre l'ennemi n'a jamais été abandonnée, car ce serait faire peu de cas des forces aériennes françaises libres qui n'ont cessé de se battre depuis fin juin 1940 en Grande-Bretagne, en Libye et sur bien d'autres fronts.

Toutefois, il faut comparer ce qui est comparable : la France libre représentait 205 pilotes en mai 1942 [1], l'armée de l'Air de l'armistice en Afrique, plus de 1 500. Mais de quels pilotes s'agissait-il et de quels avions disposait-elle ?

Une aviation désuète

Lors des des débarquements alliés en Afrique du Nord, le 8 novembre 1942, Britanniques et Américains ont pu juger que les Français n'avaient rien perdu de leur pugnacité et de leur agressivité. Ils ont également noté qu'ils n'avaient rien perdu de leurs mauvaises habitudes : tactiques de combat surannées, absence de discipline, manque d'entraînement au tir aérien – trois leitmotive que l'on retrouve dans la plupart des comptes rendus de combat des pilotes américains [2].

Quant au matériel utilisé en novembre 1942, il frisait l'obsolescence. La plupart des unités alignaient encore des appareils qui avaient été pris en compte deux ans et demi plus tôt. Un exemple parmi d'autres : le D.520 n° 56, accidenté au GC II/3 le 21 juillet 1943, avait été livré le 14 mai 1940 et avait connu la campagne de France et celle de Syrie. Or, deux ans et demi à cette époque, c'était un laps de temps considérable; la RAF venait juste de prendre en compte le Spitfire Mk. IX et la Luftwaffe disposait déjà depuis six mois du Bf 109G, alors que l'armée de l'Air était toujours équipée de D.520 et de Curtiss H-75A.

La conférence d'Anfa

Le réarmement de l'armée française avait été évoqué dès septembre 1942 lors de contacts discrets entre des personnalités françaises, militaires et civiles, et des représentants de l'armée américaine. Ces prémices sont concrétisées le 23 octobre, au cours d'un entretien secret entre le général Clark et le représentant du général Giraud, le général Mast. Clark confirme le souhait du président Roosevelt de moderniser l'armée d'Afrique pour la voir combattre aux côtés des Alliés le plus rapidement possible. Mast promet de faciliter cette action, notamment en limitant l'opposition aux débar-

Ci-dessous :
le Dewoitine 520 reste encore présent pendant quelques mois dans les effectifs des unités de première ligne.
Ici, le D.520 n° 439 de la 2ème escadrille du GC 1/2, formée avec la 1ère escadrille du GC 2/6 à la dissolution de celui-ci. Toutes les bandes de Vichy ont été repeintes.
L'avion a été accidenté le 13 avril 1943 par le lieutenant Huck.
(Archives Aéro-Journal)

En bas :
les Curtiss H-75A de l'EAPN de Marrakech.
On remarque au premier plan le n° 183, appareil dans lequel s'était illustré le lieutenant-colonel Haegelen dans le ciel de Bourges, le 5 juin 1940 (voir profil et photo de cet appareil dans le n° 19).
(Photo D.R.)

SITUATION DE L'AVIATION FRANÇAISE D'AFRIQUE
10 novembre 1942

MAROC		
GC I/5	10 H-75A	Dar el-Toubil
GC II/5	6 H-75A + 3 D.520	Sidi Rehal
	10 D.520	Meknès
GT I/15	2 F.222 + 2 Pz 29	Rabat-Salé
GT III/15	? Am 143 + ? LeO 451	Oujda
GR I/22	4 M.167F + 4 LeO 451	Oued Zem
GB I/23	9 LeO 451	Sidi Zouine
GB II/23	10 LeO 451	Ras el-Ma
GB I/32	3 DB-7	Oued Zem
GB II/32	10 DB-7	Ben Guerir
GR I/52	5 Pz 63.11	Chichaouna
Flottille 1F	10 D.520	Meknès
Flottille 3F	6 M.167F	Meknès
ALGÉRIE		
GC I/2	14 D.520	Sétif
	8 D.520	Bizerte
GC I/3	9 D.520	Fès
	4 D.520	Kasbah Tabla
GC II/3	22 D.520	Alger-Maison Blanche
GC III/6	25 D.520	Alger-Maison Blanche
GB I/11	3 LeO 451	Meknès
GT II/15	16 Pz 540 + 3 Pz 650	Dalmatie
GB I/19	(sans avion)	Rovigo
GR I/36	12 Pz 63.11	Sétif
GR II/52	6 Bloch 175	Meknès
GB II/61	12 DB-7 + 2 LeO451	Souk el-Arba
Flottille 4F	13 LeO 451	Tafaraoui
Flottille 5F	13 Laté 298	Arzew
Esc. 4BR	6 Pz 63.11	Alger-Maison Blanche
TUNISIE		
GC II/7	20 D.520	Kairouan
ECN 3/13	8 Pz 631	Gabès
GB I/25	12 LeO 451	Gafsa
GB II/25	12 LeO 451	Gafsa
GR II/33	11 Bloch 174	Djedeida
Esc. 1E	6 hydravions divers	Karouba
A.O.F.		
GC I/4	26 H-75A	Dakar-Ouakam
GC II/6	29 D.520	Thiès
GB I/62	17 M.167F	Bamako
GB II/62	17 M.167F	Thiès
GB I/63	17 M.167F	Thiès
GB II/63	17 Pz 63.11 + 2 DB-7	Bamako
Flottille 2F	17 M.167F	Dakar-Ouakam
Flottille 7F	13 Laté 298	Dakar
Esc. 4E	6 hydravions divers	Dakar

quements alliés. S'appuyant sur les promesses des Américains, celui-ci trace alors les grandes lignes d'un vaste programme de réarmement, qui prendra le nom de « plan Mast », un tantinet irréaliste et peu adapté aux véritables possibilités de l'armée française.

Pendant ce temps se déroulent les débarquements alliés qui rencontrent une résistance nettement plus forte que celle qui avait été envisagée. La conséquence immédiate est de créer un sentiment de méfiance chez les Américains qui craignent que l'esprit de Vichy ne soit encore tenace. Le général Henry H. Arnold, commandant en chef de l'USAAF, recommande que les pilotes français soient d'abord incorporés dans des unités américaines avant de former des escadrilles autonomes sous commandement US. En dehors de la loyauté, que les pilotes français démontreront rapidement, Arnold met le doigt sur les principaux problèmes à résoudre : barrière de la langue, capacité d'intégration et aptitude à la familiarisation avec le matériel américain.

Le 14 janvier 1943 s'ouvre la conférence d'Anfa (dans la banlieue de Casablanca) à laquelle participent Roosevelt, Churchill, le général Giraud et, d'une manière un peu distante, presque distraite, le général De Gaulle. Les Britanniques manifestent les même réticences qu'Arnold, mais les Américains – en particulier le général Marshall et l'amiral King – sont décidés à faire confiance aux Français. Dans leur esprit, il n'est plus de question de savoir si les Alliés doivent ou non réarmer les Français, mais de déterminer les quantités et les délais de livraison de matériel moderne. Giraud expose ses vues ambitieuses de création d'une force aérienne comprenant 500 avions de chasse, 300 de bombardement et 200 de transport, soit un total de 1 000 avions [3]. Un accord est signé par Roosevelt et Giraud le 24 janvier.

Fort de l'accord d'Anfa, le général Mendigal (commandant de l'Air en AFN) dresse des plans encore plus ambitieux que ceux de Mast et estime, d'une manière plutôt optimiste, que l'aviation sera sur le pied de guerre au 1er avril 1943. Lorsque le général Béthouart, chef de la mission militaire française, remet ses premières demandes au général Marshall, le 3 février, la situation des armées alliées sur le terrain est préoccupante.

Les débarquements alliés en Afrique du Nord ont eu deux conséquences directes : l'invasion de la zone libre en France et le débarquement en Tunisie de troupes et de matériel par les Allemands. Comprenant le danger qui pèse sur les arrières de Rommel, ceux-ci ont réagi avec brutalité en prenant tout le monde par surprise.

Ci-dessous :
la remise à niveau des pilotes alors en service, mais aussi et surtout la formation de nouveaux pilotes, constitue une priorité pour l'aviation française. Ici l'un des 28 Vultee BT-13 reçus en 1943 et utilisés à Kasbah Tadla.
(Collection J. Mutin)

Un Hurricane Mk. IIC du GC 2/3 *Dauphiné* à Bône, en juin 1944. Le numéro de série a été effacé.
(Collection P. Gandillet)

CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS

08.11.42	Débarquements alliés en AFN
09.11.42	Arrivée des premiers avions allemands en Tunisie. Début de la campagne de Tunisie.
11.11.42	Invasion de la zone libre
12.11.42	Les forces françaises d'AFN se rangent aux côtés des Alliés
01.12.42	Dissolution de l'armée de l'Air de l'armistice en métropole Transfert des attributions du secrétariat d'État à l'Air aux généraux commandant les forces aériennes en AFN
20.12.42	Instruction relative à l'organisation de l'armée de l'Air en Afrique
31.12.42	Réorganisation des unités volantes françaises
19.04.43	Militarisation du personnel de l'aéronautique civile française pendant la durée du conflit
13.05.43	Reddition des dernières troupes de l'Axe en Tunisie
03.06.43	Le général Bouscat devient commandant en chef des forces aériennes françaises en Afrique
10.06.43	Reddition de la garnison de Pantelleria
01.07.43	Création d'une direction des Transports aériens
03.07.43	Fusion des forces aériennes françaises libres et des forces aériennes françaises en Afrique. Le général Bouscat devient chef d'état-major des forces aériennes françaises
10.07.43	Débarquement allié en Sicile
03.09.43	Débarquement de Montgomery en Italie
08.09.43	Armistice entre l'Italie et les Alliés
17-30.09.43	Libération de la Corse
01.11.43	Création de la 1ère escadre de chasse
23.01.44	Établissement d'une tête de pont à Anzio
27.02.44	Militarisation de l'ensemble des sociétés de transport civiles
06.06.44	Débarquement allié en Normandie.

Révision à la baisse

La première demande de Béthouart est accueillie avec réserve par le général Marshall. Bien qu'à la suite d'un étonnant revirement, le général Arnold souligne désormais la nécessité de réarmer rapidement l'aviation française pour des raisons militaires, psychologiques et politiques, les chefs de l'état-major combiné (*Combined Chiefs of Staff*) n'en ramènent pas moins les prétentions françaises à moins de la moitié, soit 450 avions. Le plus gros problème signalent-ils est celui du transport, non pas tant des avions, puisque la plupart peuvent arriver en Afrique du Nord par leurs propres moyens, mais de toute la logistique indispensable au soutien d'une force aérienne en campagne

[1] *Histoire de l'Aviation Militaire Française* – C.Christienne & P.Lissarague – Lavauzelle, Paris, 1980.
[2] *L'Aviation de Vichy au Combat - Tome I* – C-J.Ehrengardt & C.F. Shores – Lavauzelle, Paris, 1985.
[3] Il n'est bien entendu pas uniquement question de l'aviation et le réarmement concerne aussi bien l'armée de Terre que la Marine.

(armement, munitions, carburant, matériel de piste, rechanges...). Or, à cette époque, la bataille de l'Atlantique bat son plein et les chantiers navals américains n'ont pas encore atteint leur plein rendement. Même en réquisitionnant la marine marchande française pour ces seuls transports [4], les délais d'acheminement doivent être revus à la hausse et les quantités à la baisse.

Les Britanniques, pour leur part, acceptent de tirer sur leurs ressources locales pour céder de quoi équiper trois groupes de chasse, l'*Air-Chief Marshal* Tedder (chef des forces aériennes alliées en Méditerranée) expliquant qu'il s'agit d'un effort exceptionnel qu'il ne sera pas en mesure de renouveler. En effet, seules les unités françaises basées en Grande-Bretagne et en AOF sont incluses dans le programme d'armement du *War Office*.

Le temps des malentendus

Non seulement le contentieux qui commence à se dresser entre les Français et les Alliés concerne les moyens mis à leur disposition, mais il va rapidement s'étendre à la doctrine d'emploi. Une parenthèse doit être ouverte ici. Entre les Français et les Alliés, d'une manière probablement inconsciente, les objectifs divergent. Pour les Français, la libération du territoire national constitue le seul but poursuivi, tandis que Britanniques et Américains ne veulent s'arrêter qu'à la capitulation totale de l'Allemagne. Les Français ne perçoivent les Alliés que comme de simples fournisseurs dont l'équipement doit leur permettre d'atteindre leurs propres objectifs. Ce premier malentendu, diffus, non dit, mais latent, en entraînera d'autres, d'autant qu'il puise ses racines dans les relations conflictuelles qu'entretiennent l'Air et la Terre.

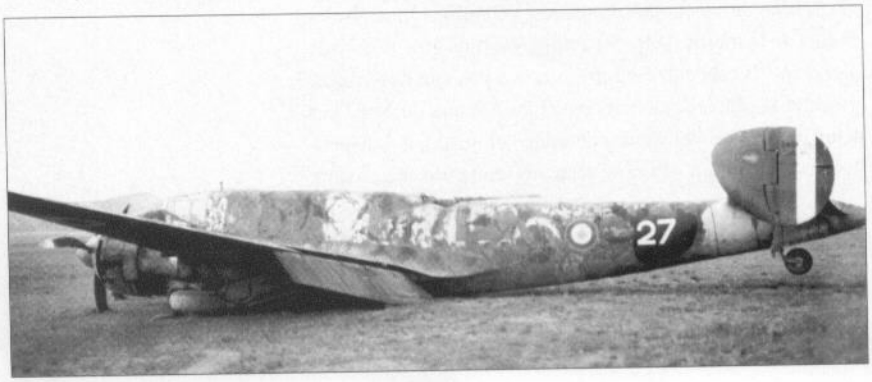
Ci-contre :
le LeO 451 n° 500 du GB 1/25 à Blida en mars 1943. C'est sur cet aérodrome que les LeO 451 étaient modifiés pour le transport. Cet appareil, arrivé à Alger le 2 novembre 1942, avait probablement été destiné au GB I/19 à l'origine. (ww2images.com)

Les mentalités ont peu évolué depuis juin 1940. Quand fin décembre 1942, le général Giraud rédige sa directive n° 2 constituant un corps de bataille accolé d'un corps blindé, il y adjoint un corps aérien expéditionnaire. On se retrouve dans la configuration de l'armée française de 1940 : une grande unité aérienne totalement subordonnée au commandement terrestre, peu manœuvrable et difficile à concentrer sur les points sensibles. Le général Mendigal, qui a immédiatement vu le défaut de la cuirasse, écrit à Giraud [5] : « *Finalement, on est faible partout, on n'est fort nulle part* ».

Comme on le verra dans la partie consacrée à l'engagement des unités, un groupe a déjà repris la lutte, presque par hasard. Il s'agit du GC 2/5 *Lafayette*. Le 17 février, les P-40 sont pris sous le feu des chars allemands, dont les avant-gardes ont percé à Kasserine. Sans en référer à une quelconque autorité alliée, le général Mendigal ordonne le repli du groupe. Cette initiative déclenche une tempête de protestations de la part de l'état-major américain, en particulier du général Spaatz, commandant des forces aériennes alliées en Afrique du Nord. Même si sur le plan tactique Mendigal a agi avec justesse, son cavalier seul est fort mal apprécié d'un commandement qui manie ses unités comme les pièces d'un gigantesque puzzle. Il lui est vivement conseillé de réviser ses méthodes s'il souhaite engager le reste de ses unités aux côtés des Alliés.

Cette brutale mise au point fait comprendre aux Français qu'ils doivent faire des concessions s'ils souhaitent demeurer dans la partie. Mendigal revient à la charge auprès de Giraud pour plaider la cause d'une aviation sinon indépendante – le pas semble trop grand à franchir – tout au moins autonome. Il se doute pourtant que sa solution, qui fait une place trop large au compromis, ne sera pas jugée satisfaisante par les Alliés. Elle ne l'est pas, en effet, car ceux-ci craignent par-dessus tout que le corps aérien constitué par les Français échappe à l'autorité de leurs grands commandements et par des décisions malencontreuses contrarie leurs plans stratégiques à long terme.

Ci-dessous :
l'accident survenu le 5 avril 1943 à Laghouat au LeO 451 n° 3013 du GB 1/25 (équipage du lieutenant Paturle). On note que l'avion a particulièrement vécu ! Cet avion sera accidenté une seconde fois – la bonne, le 14 mai et sera réformé. (Archives Aéro-Journal)



Indépendance et fusion

Le 3 juin 1943, Mendigal cède sa place de commandant en chef des forces aériennes d'Afrique au général Bouscat. Commandant la ZOAE en 1940, mis en congé d'armistice en novembre 1940 et revenu aux affaires deux ans plus tard comme commandant des forces aériennes d'Afrique du Nord, Bouscat a été le principal artisan de la prise de contact

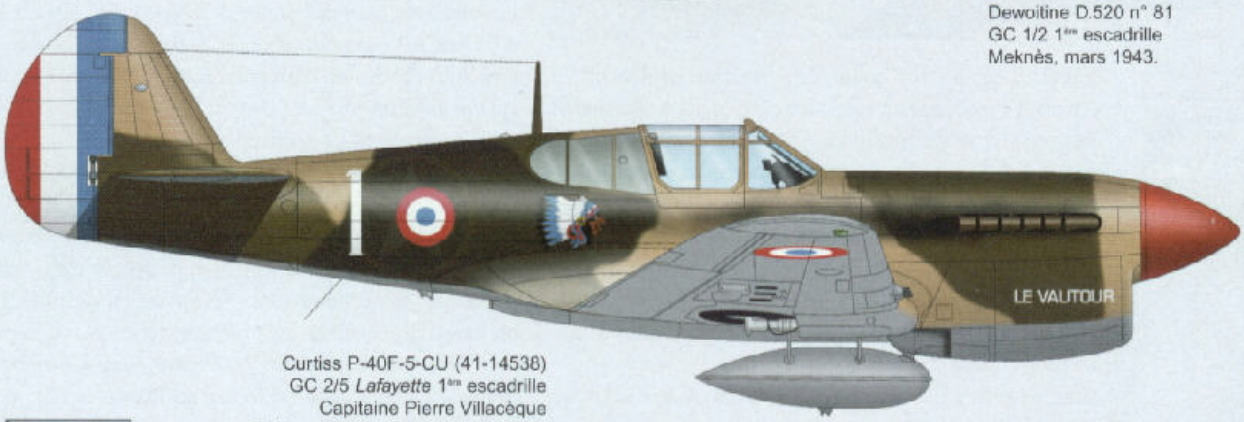
[4] Les Alliés ont déjà réclamé la mise à leur disposition de 165 000 tonneaux.

[5] *Les Armées Françaises Pendant la Seconde Guerre Mondiale* – Actes du colloque international de 1985 – Communication de P. Facon p. 339.

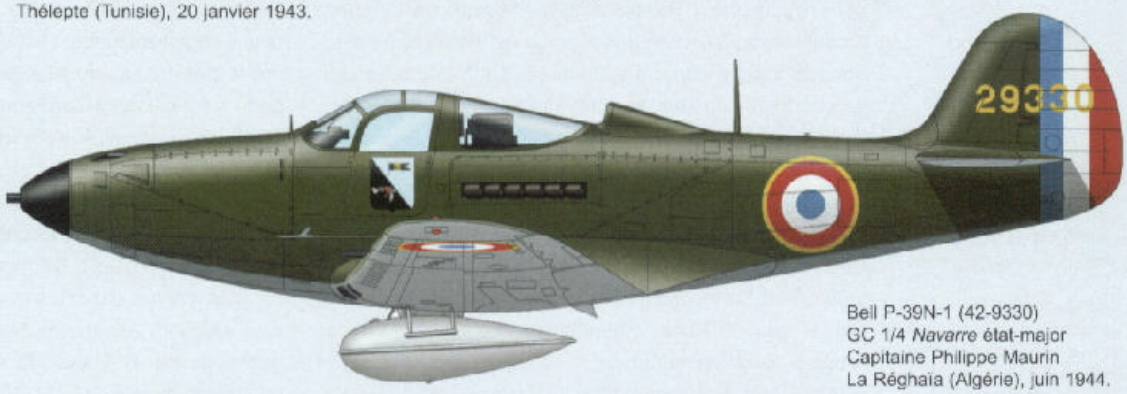
Cet avion versé par le GC 1/4 portait encore son ancien insigne et un « 2 » blanc à demi-effacé sur les flancs.

Curtiss H-75A n° 237
Groupe de marche 2/62
Rabat (Maroc), janvier 1943.

Dewoitine D.520 n° 81
GC 1/2 1ère escadrille
Meknès, mars 1943.



Curtiss P-40F-5-CU (41-14536)
GC 2/5 *Lafayette* 1ère escadrille
Capitaine Pierre Villacèque
Thélepte (Tunisie), 20 janvier 1943.



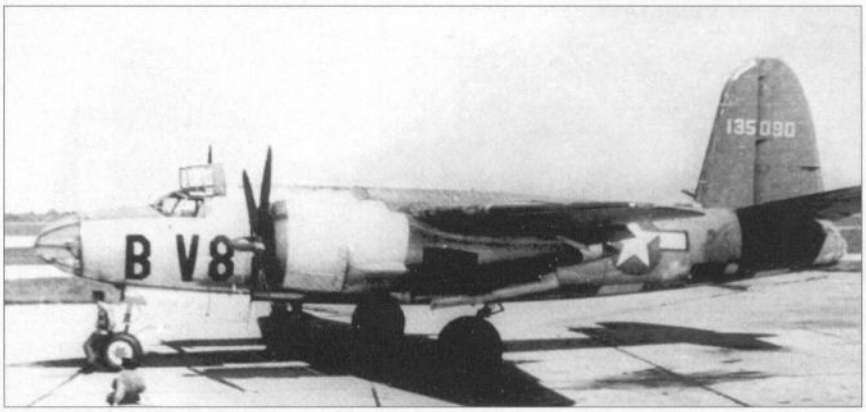
Bell P-39N-1 (42-9330)
GC 1/4 *Navarre* état-major
Capitaine Philippe Maurin
La Réghaïa (Algérie), juin 1944.

Supermarine Spitfire Mk. Vc (AR524)
GC 1/7 *Provence*
Djidjelli-Taher (Algérie), printemps 1944.

© P.-A. Tilley, 2001

entre De Gaulle et Giraud. Il est aussi un farouche partisan de l'indépendance de l'aviation et semble disposer de puissants appuis puisqu'il vient d'être nommé à ce poste avec la bénédiction du Comité français de libération nationale d'Alger.

À peine installé dans son fauteuil, il s'entretient avec l'*Air-Vice Marshal* Wigglesworth, bras droit de Tedder. Celui-ci est très clair : l'organisation actuelle ou envisagée de l'aviation française est le principal obstacle à son réarmement. Le 10 juin, Bouscat écrit un long mémorandum à Giraud dans lequel il expose son point de vue. Non seulement, il demande l'indépendance de l'aviation, mais il réclame la création d'une autorité politique ayant autorité dans le domaine de l'organisation, de l'administration et de l'industrie ! Bien évidemment, Giraud refuse tout net et ce mémorandum crée un véritable tourbillon dans les milieux de la Terre et de la Marine. La réaction à ses écrits contraint Bouscat à un peu plus de mesure, ce qui ne l'empêche pas de dissoudre dès le 30 juin le corps aérien expéditionnaire que le général Gama était en train de former.



Un B-26C-20-MO destiné à l'entraînement des équipages français à Turner Field (Georgie), début 1944.
(Collection Dr. Rivière)

Mais, de fortes, très fortes, pressions ont dû être exercées sur Giraud, car il existe d'autres enjeux qu'il ignore probablement. Le 1er juillet, il accepte d'octroyer à l'aviation son indépendance à la double condition que Bouscat ne cherche à obtenir aucune fonction politique et que l'Aéronautique navale reste sous la coupe de la Marine. La partie est bien engagée. Elle est gagnée définitivement le 3 juillet, lorsque qu'intervient la fusion entre les forces aériennes françaises libres et l'aviation d'Afrique. Bouscat devient ainsi le premier chef d'état-major d'une armée de l'Air indépendante.

Car, le général Valin, commandant les FAFL, dans un suprême sacrifice politique, a accepté de s'effacer au moment de la fusion entre les deux factions jadis opposées, premier pas vers la réconciliation nationale voulue par le général De Gaulle. Il n'entre pas dans nos intentions de discuter la manière dont cette fusion a été ressentie par les aviateurs. Disons, cependant, que les choses ne se sont pas passées d'une manière aussi idyllique qu'elles sont souvent présentées « officiellement ». Par chance, les unités FAFL étaient suffisamment éloignées géographiquement des unités de l'ancienne aviation de l'armistice pour que les tensions ne soient pas perceptibles sur le terrain. Les ressentiments n'en seront pas moins vifs et durables. D'ailleurs, le 3 décembre, Bouscat est contraint de diffuser une note de service interdisant que soient abordés « *tout sujet de conversation ayant un caractère politique, toute discussion portant sur la position de la France avant ou après l'armistice, toute controverse politique et militaire et, d'une manière générale, tout sujet sur lequel un point de vue énoncé risque d'amener une contradiction* ».

Ci-dessous :
un A-35B-VN du GB 1/32 au-dessus de la baie d'Agadir en août 1943.
Cet appareil souffrait d'un handicap majeur : il avait besoin d'une révision générale toutes les 30 heures de vol !
(Collection J. Mutin)

Les écoles

Il faut glisser ici un mot sur les écoles. Leur existence est alors capitale pour les forces aériennes françaises renaissantes. Il ne faut pas oublier que sur 22 969 membres du personnel navigant de l'armée de l'Air en avril 1942 [6], près d'un tiers se trouve en métropole, mais en ce qui concerne le personnel des écoles, la proportion est de 75% ! Si l'aviation entend jouer un rôle actif dans la libération de la France, il est alors impératif de développer les écoles.

Le 1er janvier 1943, s'ouvrent l'école d'application du personnel navigant (EAPN) à Marrakech et l'école de l'Air au Maroc. Elles sont suivies par l'école de perfectionnement de Kasbah Tadla et l'école de tir et de spécialités à Agadir. Alors que ces centres sont exclusivement destinés à un personnel déjà qualifié, les Américains mettent à la disposition des Français plusieurs écoles aux États-Unis pour la formation complète de nouveaux navigants, comme celles de Creek Field (AL) pour la chasse et Turner Field (GA) pour le bombardement. Les Alliés installent enfin des centres de transformation, pour les avions britanniques à Sétif, pour les chasseurs américains à Berteaux et pour les bombardiers américains à Télergma.

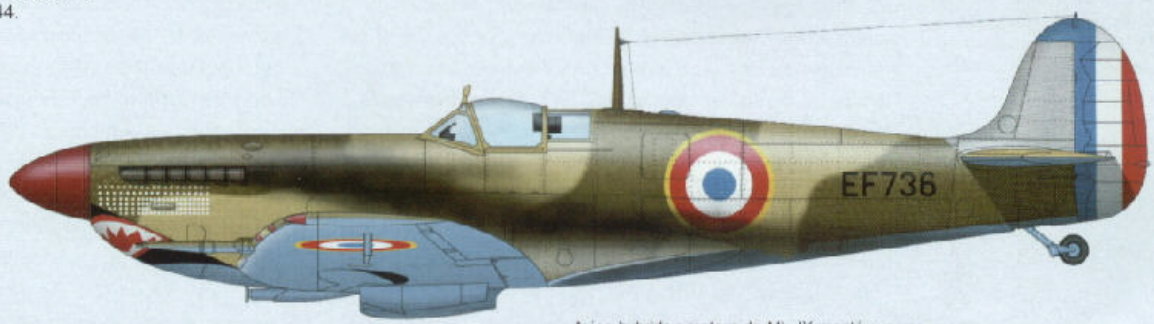
Les délais s'allongent

Du côté du réarmement, les choses traînent en longueur. Non compris les P-40 du 2/5 *Lafayette* hors dotation, au 15 juin, les Français n'ont reçu que 126 avions, provenant tous des dépôts américains en Afrique du Nord : 90 P-39 pour rééquiper quatre groupes de chasse, 21 A-35 pour l'entraînement des mitrailleurs au sein du GB 1/32 et 15 UC-78 pour les liaisons. En raison d'une maintenance cauchemardesque (une révision générale pour 30 heures de vol), les A-35 seront finalement répartis entre les écoles, les sections de liaison et des unités « polyvalentes », telles que le GB 1/32. Les premiers P-39 sont affectés aux 3/6 *Roussillon*, 1/5 *Champagne* et 1/4 *Navarre* à raison de 25 appareils par groupe. Ce sont des P-39N prélevés sur les stocks US, qui seront ultérieurement remplacés par des P-39Q neufs à partir de mai 1944. Enfin, les UC-78 sont versés en priorité au GT 1/23, qui traîne ses sept derniers LeO 451 à bout de souffle.

[6] *L'Armée de l'Air de Vichy* – C.d'Abzac-Epezy – SHAA, Vincennes, 1997.

L'appareil est représenté ici avec les marques de mission qu'il arborait en septembre 1944.

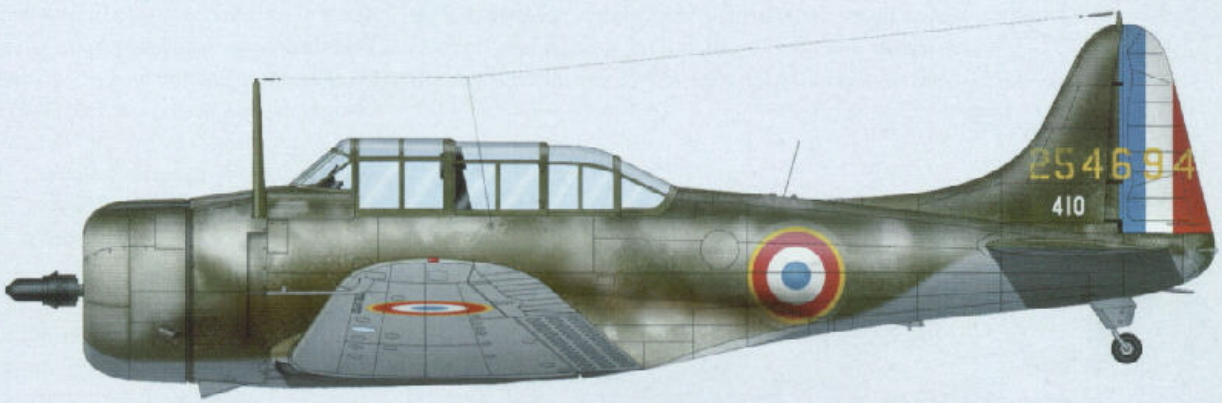
Republic P-47D-22-RE (42-26157)
GC 2/3 *Dauphiné* 2ème escadrille
Alto (Corse), juin 1944.



Supermarine Spitfire Mk. V (EF736)
GR 2/33 *Savoie* 2ème escadrille
St Donat (Algérie), mars 1944.

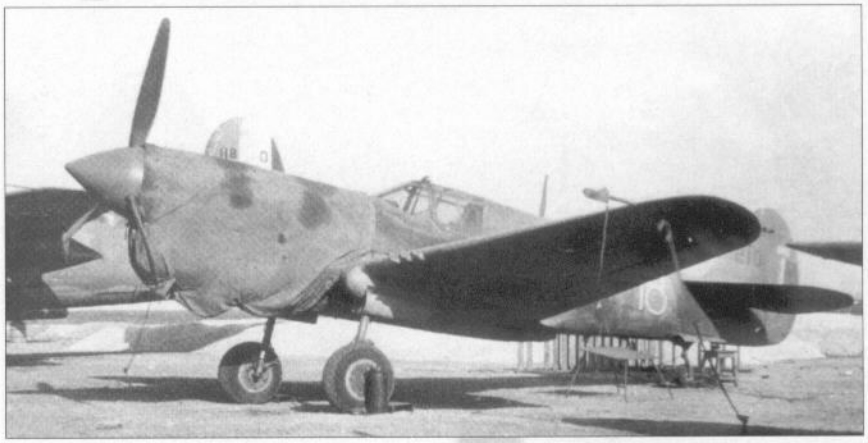
Avion hybride : moteur de Mk. IX monté sur une cellule de Mk. V, hélice tripale, ailes rognées. L'appareil ne disposait pas de caméras. Il est représenté ici avec les marques de mission qu'il arborait en septembre 1944.

Lockheed F-4A-1-LO (41-2142)
GR 2/33 *Savoie* 1ère escadrille
Lieutenant Hochedé († 28.06.43)
Oujda (Maroc)



Douglas A-24B-15-DT (42-54694)
GC 1/5 *Champagne* 2ème escadrille
Oran-La Sénia (Algérie), mars 1944
Utilisé pour l'entraînement et les liaisons.

© P.-A. Tilley, 2001



Un P-40L-5-CU (42-10695) du GC 2/5 *Lafayette* de passage à Agadir en 1944. On note que les trois derniers chiffres du numéro de série sont inscrits en blanc au-dessus du fanion de gouvernail. (Collection P. Gandillet)

De leur côté, les Britanniques prélèvent sur leurs stocks de quoi transformer deux (puis trois) groupes sur Spitfire et un sur Hurricane. Le nombre précis n'est pas connu, car la situation administrative de ces appareils est particulièrement embrouillée. La plupart sont simplement prêtés. Or, si les Français ne sont pas en mesure de les restituer (avions accidentés ou perdus en opérations), ils sont déclarés versés à l'armée de l'Air, mais pas nécessairement de manière rétroactive. Comme les dernières régularisations ont lieu en novembre 1945, on trouve ainsi dans les listes de cessions de Spitfire à l'armée de l'Air des appareils détruits deux ans auparavant ! Outre des Mk. V passablement usés, la RAF verse quelques Mk. VIII et Mk. IX à l'été 1943 pour l'interception à haute altitude, avant de transformer définitivement les trois groupes sur Mk. IX à partir de septembre 1944.

Le premier groupe transformé est le GC 2/7 *Nice* qui perçoit sa première dotation de Mk. V début mars 1943. Il va être brièvement engagé dans la campagne de Tunisie. Nous en reparlerons plus loin.

Le « Plan VII »

Le 8 août 1943 se déroule à Alger une conférence à laquelle participent notamment l'*Air-Chief Marshal* Tedder et son adjoint au *Mediterranean Air Command,* deux représentants américains des *Northwest African Air Forces* et bien évidemment le général Bouscat.

Ouvrant la séance, Tedder informe les Français de la création d'un comité anglo-américain pour la mise en œuvre du réarmement des unités aériennes françaises. Il s'agit, en effet, de s'assurer que chaque groupe prêt à entrer en opérations dispose des effectifs et des réserves nécessaires avant de passer à la transformation d'un autre groupe. Une fois déclarée opérationnelle, chaque unité sera mise à la disposition du haut commandement allié qui l'emploiera en fonction des besoins du front. Enfin, les unités entreront en opérations de manière graduelle, commençant par des patrouilles côtières pour familiariser les pilotes aux méthodes de combat alliées sous les ordres de la *Northwest African Coastal Air Force*. Ensuite, et seulement lorsque ses performances auront atteint le niveau souhaitable, chaque unité pourra être engagée dans des opérations offensives sous la coupe de la *Northwest African Tactical Air Force*.

Le général Bouscat expose son propre programme de réarmement, baptisé « Plan VII », préalablement approuvé par les autorités politiques françaises. Outre les effectifs en personnel, ce plan établit la future composition de l'armée de l'Air en juillet 1944 :

– 8 groupes de chasse, 4 de bombardement, 1 de reconnaissance, 6 de surveillance côtière et 4 de transport en Méditerranée;

– 4 groupes de chasse, 1 groupe de bombardement moyen et 2 groupes de bombardement lourd en Grande-Bretagne;

– 2 groupes de chasse sur le front russe.

Ce plan est approuvé par le général Arnold le 1er octobre, mais à la suite de nombreuses difficultés techniques, il n'est pas entériné par le comité avant le 28 janvier 1944 et les premières livraisons d'avions américains neufs n'interviendront pas avant septembre 1944.

Du côté français, une profonde réorganisation a eu lieu entre-temps, avec la création de grands commandements et du premier commandement opérationnel : la 1ère escadre de chasse, confiée au commandant Papin-Labazordière, le 1er novembre 1943 et regroupant les trois unités équipées en Spitfire (GC 1/3, 1/7 et 2/7). C'est à cette époque que, malgré d'énergiques protestations de la part des anciens Français libres, toutes les unités des forces aériennes sont autorisées à adopter le nom d'une province française.

Barrière linguistique

Les problèmes entre Français et Anglo-Saxons ne se limitent pas aux considérations stratégiques. Comme l'a anticipé le général Arnold, la barrière linguistique constitue un grave handicap. Marcel Vigneras [7] cite en exemple le malentendu né d'une mauvaise traduction d'une lettre de Giraud à Marshall dans laquelle il parle « *du programme d'armement que nous avons arrêté* » et qui a été traduit par « *the program which we have held up* », laissant à penser que le programme avait été stoppé et non décidé (*drawn up*). Dans le domaine aéronautique, il n'a pas été prévu de documentation technique en français à l'attention des personnels chargés du remontage et de l'entretien des matériels. Si le *War Department*, comprenant l'urgence de la situation, lance un vaste programme de traduction dès mars 1943, la plupart des avions américains sont livrés sans manuel, même en anglais, ceux en français n'arrivant guère avant avril 1944.

Malgré ces petits tracas, au début de l'année 1944 les difficultés majeures sont aplanies et l'armée de l'Air peut enfin envisager de participer d'une manière active aux opérations contre l'Allemagne.

Ce P-47D-10-RE a commencé sa carrière au sein de l'armée de l'Air avec le GC 2/3 *Dauphiné*. Comme beaucoup d'avions usés jusqu'à la corde, il finira ses jours dans une école, en l'occurence celle des spécialistes d'Agadir. (Collection P. Gandillet)

[7] *Rearming the French* – M.Vigneras – Office of the Chief of Military History, Washington, 1957.

L'évolution de la chasse

Le retour de l'aviation d'Afrique aux affaires a nécessité différentes réorganisations. La principale activité des unités de chasse au cours du premier trimestre (voire semestre) 1943 consiste à remettre à niveau les pilotes confirmés et à former les jeunes. Dans cette optique, certains groupes, comme le GC 3/6, rassemblent les pilotes chevronnés dans une même escadrille et créent une escadrille d'entraînement avec les jeunes et quelques moniteurs.

Sur les plans administratif et technique, les groupes sont déchargés de nombreuses tâches confiées désormais aux compagnies de l'Air et aux sections de dépannage. Les groupes de chasse sont pratiquement réduits à leur échelon volant et la maintenance de premier niveau est centralisée à l'échelon du groupe et non plus déléguée à chaque escadrille.

Pour calquer l'organisation de la chasse française sur celle de l'USAAF, il est formé une troisième escadrille au sein de chaque groupe. Cette mesure est probablement destinée à optimiser les moyens techniques. Leur existence sera éphémère, le manque de matériel et de pilotes contraignant à calquer l'organisation des groupes sur celle des *Squadrons* britanniques à 12 appareils par escadrille (plus l'avion du commandant de groupe).

On remarquera également qu'à cette époque les fonctions commencent à être descendues d'un grade; les escadres seront désormais confiées à des commandants, les groupes à des capitaines et les escadrilles à des lieutenants. On peut raisonnablement penser que l'absence de cadres a conduit à cette situation, toutefois elle a perduré jusqu'à la fin des années soixante. Une autre raison peut aussi être avancée : la nécessité de rajeunir les cadres pour se rapprocher de la moyenne d'âge des unités combattantes alliées. Dans l'aviation française, les commandants sont nés en règle générale entre 1909 et 1913; ils ont donc alors entre 30 et 34 ans et approchent la limite d'âge pour un pilote de chasse.

GC 1/3 *Corse*

Installé à Bou Saada, le 1/3 récupère les derniers D.520 du GC 2/7 début avril 1943. Envoyés à Ber Rechid, les pilotes se font la main sur Spitfire à partir du 28 mai. Déplacé à Ameur el-Aïn le 12 juin, le groupe y touche ses premiers Mk. Vb. Le 6 août, il rejoint le 2/7 à Bône-les-Salines pour former la *French Section* du *Bône Fighter Command* dans le cadre général de la *Northwest African Coastal Air Force* commandée par l'*Air-Vice Marshal* Sir Hugh Pew-Lloyd.

Il perçoit deux Spitfire Mk. IX le 14 août et participe à la libération de la Corse en compagnie du 2/7. Le 3 octobre, il est intégré à la nouvelle 1ère escadre du commandant Papin-Labazordière. Le 1er décembre, il est officiellement baptisé *Corse* et devient par la même occasion le N° 327 (*French*) *Squadron*.

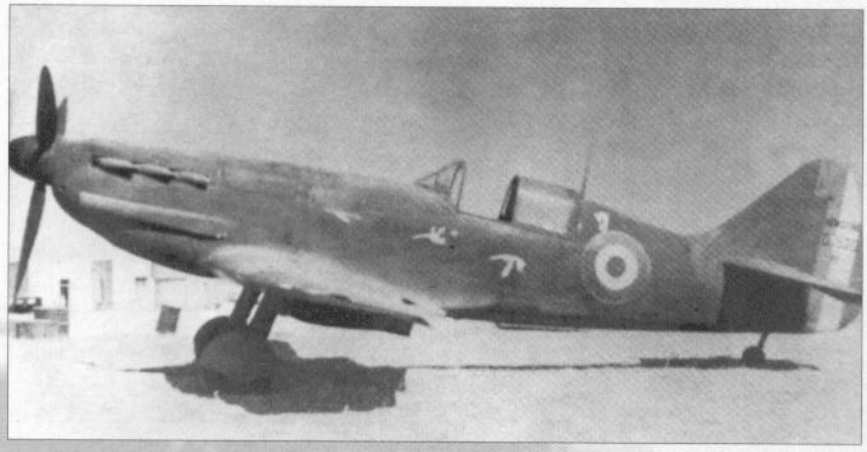
Le 7 janvier 1944, il reçoit quelques Spitfire Mk. V neufs avec lesquels il participe à des missions d'escorte de B-25 américains au-dessus de l'Italie. Le 22 avril, installé à Borgo, il est entièrement rééquipé en Mk. IX et touche même un PR. IX pour des missions photo. Le GC 1/3 s'installe sur le continent le 3 septembre 1944.

GC 2/3 *Dauphiné*

Basé à Aïn Sefra avec le 3/6, le 2/3 du commandant Dartois gagne Ameur el-Aïn le 20 juin où se trouve déjà le 1/3 qui vient juste de toucher ses Spit. Moins heureux que ce dernier, le 2/3 doit user ses D.520 jusqu'à la corde avant de recevoir des Hurricane Mk. IIC passablement fatigués à la fin du mois d'octobre. Il est muté à Taher le 31 octobre pour entrer en opérations sous le commandement du 332 *Wing* de la RAF, puis du 328 le 22 novembre.

Le GC 2/3 est transformé sur P-47D courant avril 1944 avec des avions « d'occasion » prélevés dans les unités américaines de la 12th *Air Force*, à peu près en même temps que le 2/5. Il prend ses quartiers à Alto (Corse) le 8 juin 1944 pour être rattaché à la 4ème escadre avant de gagner Calvi, puis Ambérieu le 8 septembre 1944.

Ci-dessous :
le D.520 du commandant Fleurquin, « patron » du GC 1/2 à Meknès au printemps 1943, arbore les insignes des trois escadrilles (de l'avant vers l'arrière, SPA 26, SPA 103 et SPA 3).
(Archives Aéro-Journal)



GC 3/3 *Ardennes*

Bien qu'administrativement constitué le 1er janvier 1944 sous le nom d'*Ardennes Squadron* à Rayack (Liban), les origines du 3/3 remontent au 10 octobre 1943 et à la décision de l'*Air Chief Marshal* Tedder de constituer une unité *temporaire* avec 12 Hurricane. L'état-major du groupe, sous les ordres du capitaine Vinçotte, n'est nommé que le 14 novembre. Les premiers avions, deux Hurricane Mk. II neufs et deux Harvard, arrivent en même temps.

Le groupe est rattaché au N° 209 *Squadron* de la RAF pour la protection des côtes de la Palestine. Ce n'est que le 29 février 1944 qu'un nombre suffisant d'avions et de pilotes permet de créer la 2ème escadrille. Le 30 avril, il gagne

Ce P-47D-23-RA (42-28158) fait partie des premiers affectés au GC 2/3 *Dauphiné* en avril 1944.
Comme tous les P-47D livrés avant septembre 1944, celui-ci provient des surplus américains du théâtre méditerranéen.
(Collection J. Mutin)

La reprise de la lutte

l'Afrique du Nord et est intégré au *Bône Fighter Command* aux côtés du 2/3. Il reçoit 13 P-40, réservés à l'entraînement, puis 5 P-47D sur le terrain de La Réghaïa qu'il occupe depuis le 17 juillet. Mauvaise surprise, ces derniers sont transférés au 1/4 dont il récupère les P-39. Le 1er août, le 3/3 aligne ainsi 21 P-39, 8 Hurricane IIC et 1 P-47.
Comme en France, le provisoire est souvent définitif, le GC 3/3, qui devait être statutairement dissous le 1er septembre 1944, reçoit ses 13 premiers P-47D entre le 16 et le 30 août, date à laquelle il fait mouvement sur Istres.

LES TROISIÈMES ESCADRILLES

Groupe	Création	Dissolution	Insigne
1/2	01.02.43	18.09.43	SPA 103 (a)
1/3	01.03.43	22.07.43	C 46 (b)
2/3	17.05.43	01.08.43	SPA 93
1/4	02.01.43	31.07.43	SPA 124
1/5	01.04.43	31.07.43	SPA 155
2/5	22.03.43	01.08.43	SPA 160
3/6	29.06.43 13.08.43	01.08.43 14.09.43	SPA 84 SPA 84
2/7	22.03.43	01.08.43	SPA 15

(a) En fait, la SPA 26 du 2/6 dissous devient la 2ème escadrille du 1/2; l'ancienne 2ème escadrille (SPA 103) devient alors la 3ème escadrille.
(b) Formée par absorption de l'ECN 3/13.

GC 1/4 *Navarre*

À la fin de l'année 1942, le 1/4 se trouve toujours à Dakar-Ouakam (Sénégal) avec ses Curtiss H-75A. La dissolution du GC 2/6 effective le 1er janvier 1943 lui apporte un surcroît de pilotes et de Dewoitine D.520, intégrés à la nouvelle 3ème escadrille. Cette dernière est transférée à Meknès le 19 mai, suivie par la 2ème escadrille le 22 et la 1ère et l'état-major le 4 juin. Le 1/4 dispose alors de 20 H-75A et 14 D.520. Plusieurs pilotes sont détachés à Ber Rechid pour être transformés sur P-39.
Le groupe reçoit ses P-39 entre le 24 juin et le 1er juillet. Ramené à deux escadrilles et 25 avions, le 1/4 se déplace à Médiouna puis à La Sebala I. Le 11 novembre 1943, le 1/4 est rattaché (avec le 1/7) au 338 *Wing*, jusqu'à son remplacement par le 2/3 le 23 novembre.
Le 9 juillet 1944, le 1/4 touche 3 P-40 pour réhabituer les pilotes au train d'atterrissage classique, car le premier P-47 arrive trois jours plus tard. Le 21 juillet, le groupe est entièrement transformé. Le 27 juillet, il est intégré à la 4ème escadre à Alto et commence ses missions d'appui tactique sur l'Italie, dans la région de Modène.
Le GC 1/4 participe aux opérations lors du débarquement en Provence, puis le 7 septembre, il arrive en France métropolitaine et prend ses quartiers à Ambérieu-en-Bugey.

GC 1/5 *Champagne*

Toujours basé à Rabat, le 1/5 du commandant Monraisse poursuit l'entraînement de ses pilotes sur Curtiss H-75A et sur quelques P-40F cédés par le 2/5 après que celui-ci a touché des P-40L. Le 20 juin 1943, il perçoit ses premiers P-39N et fait mouvement sur Médiouna pour y terminer sa transformation. Le 3 septembre, il se déplace à Tafaraoui pour être engagé. Il y reste jusqu'au 7 janvier 1944, date à laquelle il gagne Oran-La Sénia.
Le 5 mai 1944, il commence à recevoir des P-39Q en remplacement des modèles N. Il se déplace à Salon-de-Provence le 30 septembre.

Entre mars et août 1943, le lieutenant Gabriel Gauthier commande l'éphémère 3ème escadrille du GC 2/7. Il pose devant son Spitfire Mk.V (JK110) arborant le flamboyant casque du chevalier Bayard (SPA 15). (Collection J. Mutin)

GC 2/5 *Lafayette*

Comme on le verra plus bas, c'est très tôt que le 2/5, transformé sur P-40F, a repris la lutte. Réequipé en P-40L à partir du 9 avril 1943, il est rattaché à la MACAF le 11 mai. Il participe aux opérations au-dessus de la Sicile et revient dans le giron de la MACAF le 25 septembre.
Il est transformé sur P-47D grâce à la livraison de machines américaines de deuxième main à partir du 6 avril 1944 et est rattaché à la 4ème escadre à la création de cette dernière en date du 12 mai. En juin et juillet, il intervient régulièrement au-dessus de l'Italie, en août il appuie les débarquements de Provence et en septembre il reprend ses missions dans la vallée du Pô.

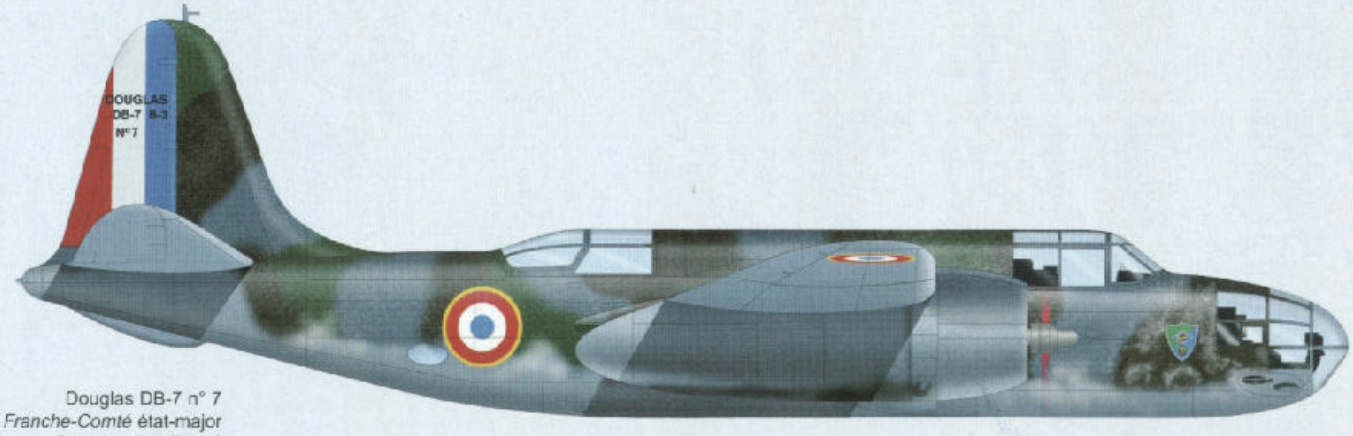
GC 2/6 *Travail*

Créé grâce à une souscription nationale lancée à Alger le 1er mai 1944 (d'où le nom de *Travail*), le GC 2/6 voit officiellement le jour à La Reghaïa le 1er août sous les ordres du capitaine Lacombe. Il récupère les P-39N du 3/3 dont celui-ci avait préalablement hérité du 1/4 ! La 2ème escadrille est réequipée en P-39Q début septembre et la 1ère escadrille le 7 décembre, avant que le groupe traverse la Méditerranée et rejoigne la 3ème escadre au Vallon (Istres) le 29 décembre 1944.

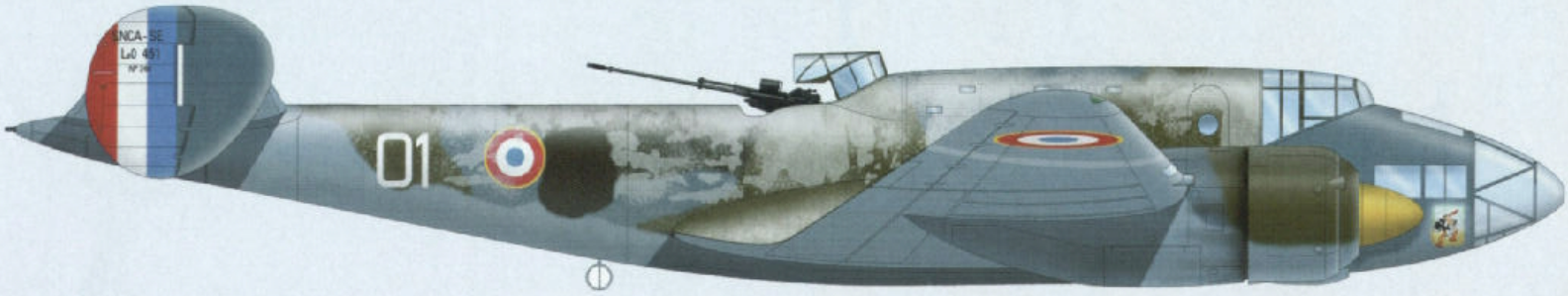
GC 3/6 *Roussillon*

Stationné à Aïn Sefra, le 3/6 est le premier groupe à recevoir des P-39N à partir du 18 mai. Les moteurs Allison sont équipés de filtres tropicaux intégrés qui présentent l'avantage de protéger le moteur de l'ingestion de sable, mais l'inconvénient de réduire la vitesse de quelque 50 km/h. De ce fait, beaucoup préfèreront s'en passer, ce qui entraînera de fréquentes pannes,

© P-A. Tiley 2001

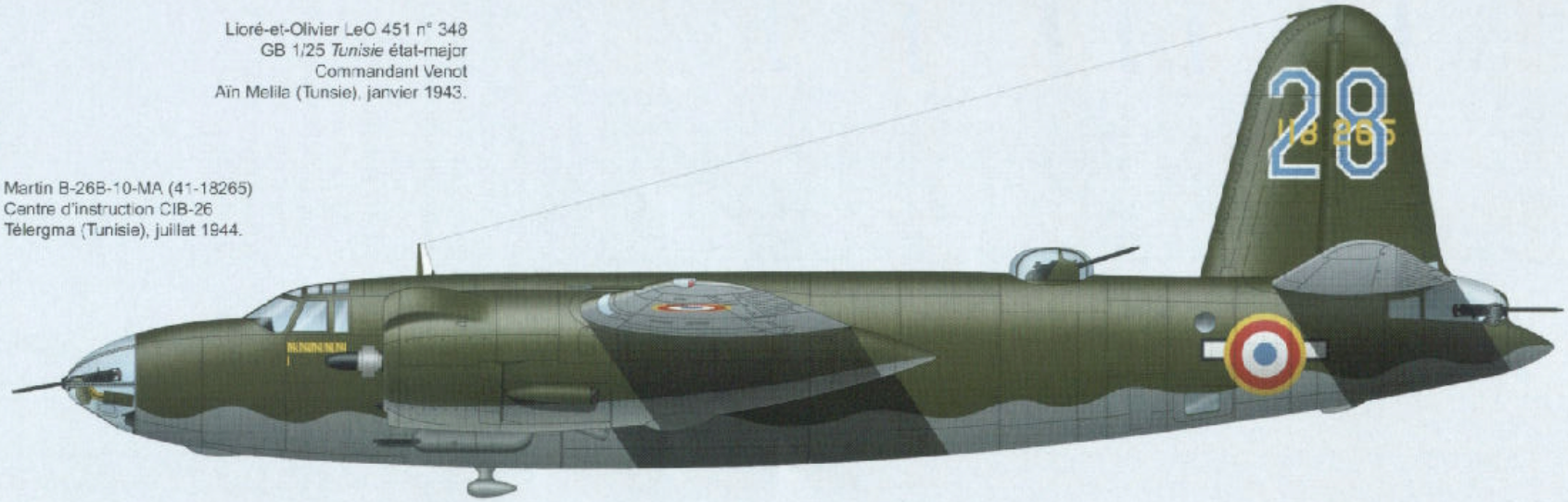


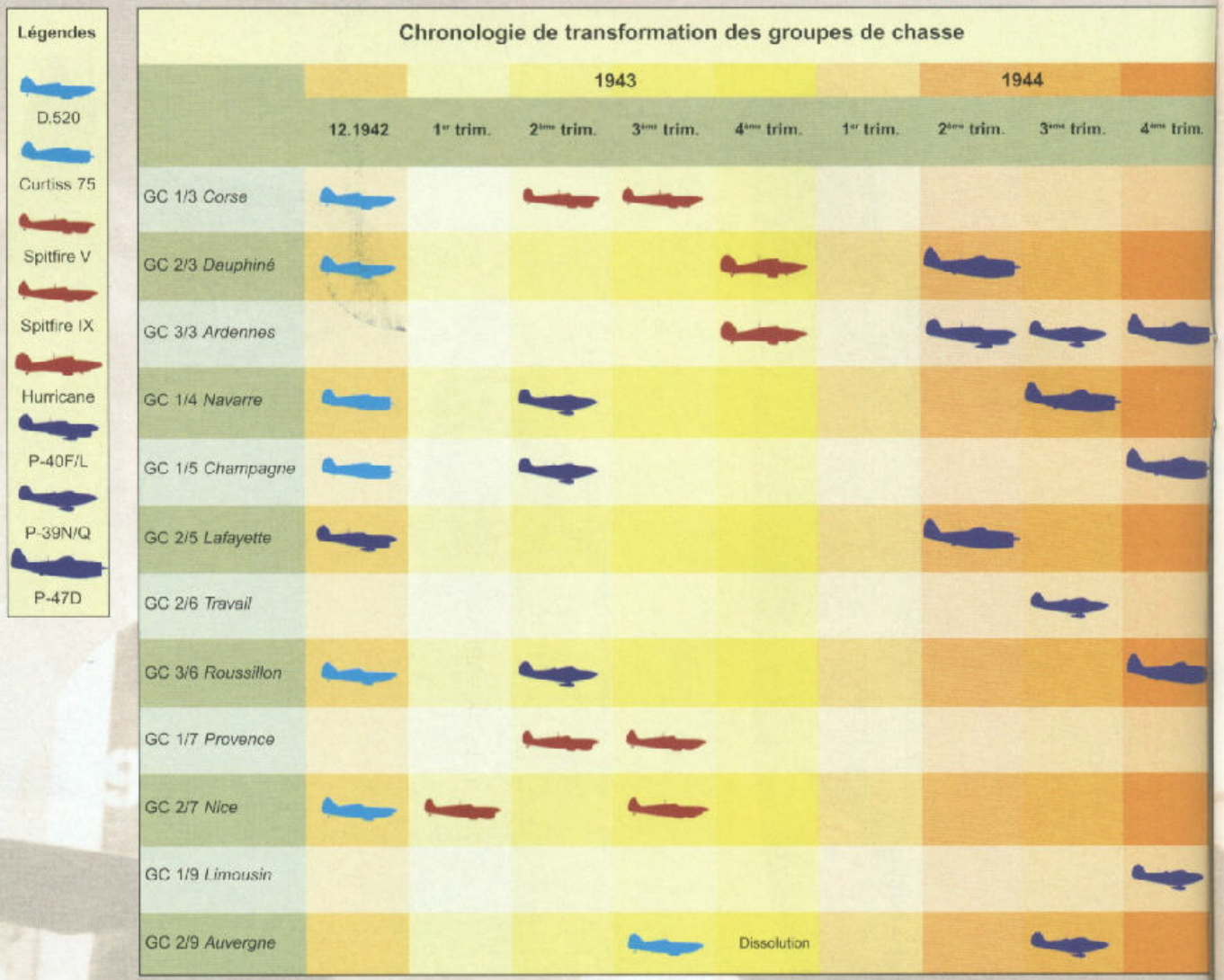
Douglas DB-7 n° 7
GR 2/52 *Franche-Comté* état-major
Commandant Badré
Beni Ounif, mars 1943



Lioré-et-Olivier LeO 451 n° 348
GB 1/25 *Tunisie* état-major
Commandant Venot
Aïn Melila (Tunisie), janvier 1943.

Martin B-26B-10-MA (41-18265)
Centre d'instruction CIB-26
Télergma (Tunisie), juillet 1944.





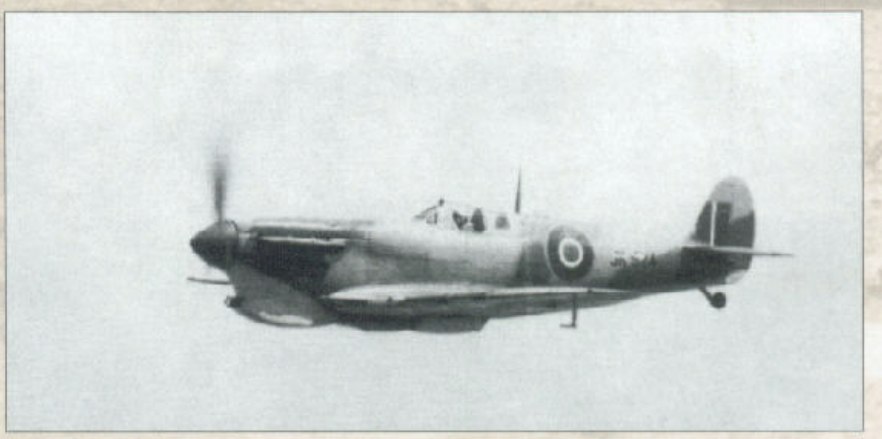
dont certaines seront fatales au pilote, et de longs séjours en ateliers. La mise au point du P-39, en particulier de son armement, se révèle laborieuse et le 3/6 fait mouvement le 1er août sur Lapasset pour être engagé dans les patrouilles côtières sans que ses avions ne soient tout à fait prêts.

GC 1/7 *Provence*

Confié au commandant Dorance, ce groupe est créé à Bône-les-Salines le 16 septembre à partir d'éléments provenant des GC 1/3 et 2/7. Il reçoit une première dotation de 16 Spitfire Mk. V, complétée de 3 Mk. IX le 1er octobre, le jour-même où il est rattaché au *Bône Fighter Command* en compagnie des 1/3 et 2/7.

Il est intégré à la 1ère escadre le 1er octobre et prend le nom de *Provence* en même temps que la dénomination de N° 328 (*French*) *Squadron* le 1er décembre. Il arrive en Corse (Borgo) le 1er mai 1944 et passe sur le continent, au Vallon, le 3 septembre 1944, sans avoir été rééquipé.

Ci-dessous :
ce Spitfire Mk. V (JK524) provient des stocks américains. Il aurait été fourni aux Français en novembre 1943 et on le retrouve au GC 2/7 *Nice*. Il semble encore porter les cocardes britanniques et il arbore un étrange numéro « 30 » blanc peint par-dessus le *serial*, ce qui laisserait à penser que la photo a été prise lors du convoyage. (Collection J. Mutin)



GC 2/7 *Nice*

Rapidement transformé sur Spitfire, le 2/7 prend part aux dernières phases de la campagne de Tunisie, puis à la libération de la Corse.

Devenu GC 2/7 *Nice* et N° 326 (*French*) *Squadron* le 1er décembre, il est intégré à la nouvelle 1ère escadre, dont la mission consiste en la protection des convois alliés en mer Tyrrhénienne. Il suit un parcours identique au GC 1/3, mais il ne sera rééquipé en totalité de Spitfire Mk. IX qu'en septembre 1944.

Autres unités

– Le GC I/2, arrivé tout droit de métropole pendant les débarquements en Afrique du Nord avec le commandant Fleurquin à sa tête, s'installe à Meknès le 14 novembre 1942. Il est alors pressenti pour être réarmé en Grande-Bretagne. Il attendra une année... Le 5 décembre 1943, la création du CIC de Meknès entraîne l'affectation du personnel excédentaire et des

derniers D.520 encore en état au centre d'instruction à la chasse. Unité sans avion, le 1/2 embarque le 30 décembre à Alger à destination de l'Écosse [cf Aéro-Journal n° 5].

– Le GC II/6 se trouve à Thiès (AOF) au moment des débarquements alliés. Il est dissous le 1er janvier 1943, sa 1ère escadrille devenant la 2ème escadrille du GC 1/2 et sa 2ème escadrille la 3ème du GC 1/4. Son ancien « patron », le commandant Ladousse, prend la tête du GC 1/4. Un nouveau GC 2/6, baptisé *Travail*, voit le jour le 1er août 1944.

– Dissoute le 26 janvier 1943, l'escadrille de chasse de nuit 3/13, commandée par le lieutenant Boursain, est incorporée au GC 1/3 comme 3ème escadrille à compter du 1er mars.

– Un GC 2/9 est formé le 1er août 1943 avec 8 D.520 comme annexe du CIC de Meknès, sous les ordres du commandant Rousseau-Dumarcet. Il est dissous le 30 novembre et personnel et avions sont réintégrés au CIC.

Un des premiers P-39N-1 (42-9410) du GC 2/6 *Travail* à La Réghaïa, vers juin 1944. Cet appareil porte le nom commémoratif « Lt de Villars » sur la portière, en mémoire d'un pilote de l'ancien GC II/6 tué en service aérien commandé avec le GC 1/2 le 5 décembre 1942. La 1ère escadrille du GC 2/6 récupèrera l'insigne de la SPA 26 abandonné après la dissolution de la 3ème escadrille du GC 1/2.
(Collection P. Beaudriquet)

L'évolution du bombardement

Décidément parent pauvre de l'armée de l'Air, l'aviation de bombardement est dans un bien triste état à la mi-novembre 1942. Ses unités ont particulièrement souffert pendant les débarquements alliés et le matériel est à bout de souffle.

GB 1/11

En janvier 1943, le 1/11 est muté à Colomb-Béchar. Il participe brièvement à la campagne de Tunisie, comme on le verra plus bas. Il est dissous le 1er août 1943 et son personnel est transféré au GB 2/23.

GB 1/19 *Gascogne*

Installé à Rovigo avec ses Douglas DB-7 depuis la fin des combats de novembre 1942, le GB 1/19 rejoint Colomb-Béchar sans avion le 6 janvier avant de s'installer à Médiouna en octobre. Le 3 janvier 1944, il est démembré, sa 1ère escadrille rejoignant Constantine et sa 2ème Sétif.

Il est reconstitué à Télergma en tant que GBM (groupe de bombardement moyen) 1/19 *Gascogne* et commence sa transformation sur B-26. Le 25 mars, il gagne Châteaudun-du-Rhumel. Basé en Sardaigne à partir du 5 juin, il est affecté à la 31ème escadre de bombardement déjà formée avec le GB 2/20 *Bretagne* et le GB 1/22 *Maroc*. Il entreprend ses premières missions à la mi-juin au-dessus de l'Italie. À partir de début août, les missions se déroulent au-dessus de la Provence en prélude aux débarquements alliés.

GB 2/20 *Bretagne*

Groupe français libre historique, le *Bretagne* est retiré des opérations le 22 janvier 1943 et s'installe en Libye, d'abord à Sebha puis à Ben Gardane le 4 avril. Au 29 août, les derniers Lysander, Maryland et Blenheim ont été transférés à Rayack et le 3 novembre, les équipages sont envoyés à Télergma puis Châteaudun-du-Rhumel pour y être transformés sur B-26.

Dénommé GBM 2/20 *Bretagne*, le groupe est rattaché à la 31ème escadre. Il s'installe à Villacidro (Sardaigne) le 15 mai et, après un entraînement bref mais intense, il est engagé dès le 24 du mois. Les premières missions conduisent les B-26 dans la région de Rome pour couper les voies de communications allemandes (ponts et viaducs en particulier). Puis, à partir du début août, les bombardiers s'intéressent aux installations allemandes de Toulouse à Sisteron et d'Avignon à Menton, en prélude aux opérations « Anvil-Dragoon ».

GB 1/22 *Maroc*

Réduit à sa plus simple expression lors des débarquements en Afrique du Nord, le 1/22 fusionne avec la 2ème escadrille du GR 1/52 le 1er janvier 1943. Un mois plus tard, il rallie Oued-Zem, puis Biskra en avril pour participer à la campagne de Tunisie. En mai, ses équipages suivent un stage de transformation sur matériel américain à Rabat. Il est redénommé GBM 1/22 *Maroc* le 1er septembre 1943. Le 16 du même mois, il gagne Châteaudun-du-Rhumel pour terminer sa transformation sur B-26. Prévu pour être engagé depuis la Corse, il est finalement transféré à Villacidro (Sardaigne) le 23 janvier 1944. Placé sous les ordres directs du 42 *Bombardment Wing* de l'USAAF, il effectue sa première sortie opérationnelle le 29 mars.

Cette photo illustre à merveille la situation embrouillée des avions en 1943.
Cet appareil est le DB-7 n° 21 accidenté à Laghouat le 17 mars 1943 par le capitaine Rouzeau, commandant la 1ère escadrille du GB 2/61.
Il porte les insignes du GB 1/19, unité qui a cédé 10 de ses DB-7 au 2/61 en janvier. Il porte aussi les noms commémoratifs « Adjudant Montrozier » et « Sergent-Chef Follaci », deux navigants tués le 8 juin 1940 au GB II/19, rappelant ainsi que le II/19 avait été rebaptisé I/19 le 14 août 1940 !
(Archives Aéro-Journal)

La reprise de la lutte

Visite de Mr Grenier, commissaire à l'Air, à Châteaudun-du-Rhumel le 11 mai 1944 quelques jours avant le départ du GB 2/20 *Bretagne* pour Villacidro (Sardaigne) et le front.
Les appareils sont des Martin B-26C-45-MO, dont certains comme le « 34 » au premier plan (42-107776) sont d'anciens avions « *war weary* » reconditionnés.
(Archives Aéro-Journal)

Intégré à la 31ème escadre de bombardement, il exécute un grand nombre de missions sur le Nord de l'Italie (golfe de Gênes), puis aux alentours de Rome. Il réalise sa première sortie au-dessus de la France occupée le 2 août.

GB 1/23
Ce groupe encore équipé en LeO 451 est principalement utilisé pour les liaisons. Rebaptisé GT 1/23, il est rattaché au groupement de transport n° 15 dès février 1943.

GB 2/23 *Guyenne*
Le 2/23 participe avec ses modestes moyens à la campagne de Tunisie. Il est alors pressenti pour devenir l'un des deux groupes lourds à constituer en Angleterre sous le contrôle du *Bomber Command* de la RAF. Le personnel débarque en Grande-Bretagne le 9 septembre 1943.

GB 1/25 *Tunisie*
Le 1/25 suit un parcours identique à celui du 2/23. Ses équipages arrivent en Angleterre le 7 octobre 1943.

GB 2/25
Le 2/25 ne survit pas à la réorganisation de l'aviation française d'Afrique et à la suite de sa dissolution, fin décembre 1942, la majorité du personnel est absorbée par le 1/25.

GB 1/32 *Bourgogne*
Basé à Casablanca en novembre 1942 avec ses Douglas DB-7, le 1/32 est renforcé le 18 janvier 1943 par la fusion de sa 1ère escadrille avec la 3ème du GB 2/32. En mai, le groupe se déplace à Meknès où il est question de le dissoudre. Il reverse alors ses cinq derniers DB-7 avant que l'état-major change d'avis et décide de l'équiper en Vultee A-35 à Agadir. Il recupère de nouveaux DB-7 en provenance des GR 2/52 et GB 2/63 et les abandonne définitivement pour gagner Télergma en juin 1944 et y être transformé sur B-26 Marauder.
Rebaptisé GBM 1/32 *Bourgogne*, il fait un court passage à Djedeïda en juillet avant de rejoindre son terrain de campagne à Villacidro où il est rattaché à la 34ème escadre.

GB 2/32
Ce groupe, basé à Agadir depuis le 11 novembre 1942, est dissous le 30 décembre, la 3ème escadrille venant renforcer le 1/32 et la 4ème formant le noyau de l'école des spécialistes qui vient d'ouvrir à Agadir.

GR 2/52 *Franche-Comté*
Le GR 2/52, décimé lors des débarquements de novembre 1942, se retrouve avec seulement trois Bloch 175 à Oran. Recomplété par la cession de DB-7 du 1/19, il gagne Beni Ounif en février 1943 où il est renforcé par l'arrivée de la 1ère escadrille du 1/52.
Rebaptisé GBM 2/52 *Franche-Comté* le 1er septembre, il est transformé sur B-26 à Télergma en novembre. Intégré à la 34ème escadre, il gagne Villacidro le 19 juillet 1944. Il n'effectue sa première mission que le 3 août.

GR 2/61
Ayant emménagé à Affreville le 15 novembre 1942 avec seulement deux DB-7, le GR 2/61 reçoit de nombreux apports en matériel dans les mois qui suivent. Il est muté à Laghouat (Sud algérien) le 18 janvier 1943 et maintient un détachement de quatre avions à Biskra en renfort du GB 1/25 engagé dans les opérations en Tunisie. Ces appareils effectuent aussi quelques missions de reconnaissance. Le 5 juin, il fait mouvement sur Souma, près d'Alger, avant d'être dissous le 5 août 1943.

Ci-dessous :
le LeO 451 n° 378 du GB 1/11 s'écrase à Biskra le 26 avril au cours d'un vol d'entraînement de nuit. De l'équipage du lieutenant Boistel d'Welles, il n'y a qu'un seul survivant.
(Archives Aéro-Journal)

Potez 540 n° 177
GT 2/15 *Anjou*
Blida (Algérie), mars 1943.

Amiot 143 n° 138
GT 1/36
Mouzaiaville, mars 1943.

Lioré-et-Olivier LeO 451 n° 306
GT 1/23
Khourigba, juin 1943.

© P-A. Tilley, 2001

GB 1/62
Basé à Bamako avec ses Martin 167F, le 1/62 remonte à Rabat où il est dissous le 15 août 1943.

GM 2/62
Transféré de Thiès (AOF) à Rabat en décembre 1942, le groupe de marche 2/62, équipé en Martin 167F, touche différents types d'appareils (dont six H-75A du 1/4) pour l'entraînement de jeunes pilotes avant d'être dissous le 31 août 1943.

GB 1/63
En décembre 1942, les équipages du 1/63 quittent Bamako pour Sétif. Cependant, ils reviennent en AOF, à Dakar-Ouakam, le 1er septembre 1943 pour fusionner avec le 2/63.

Ci-dessous :
un A-24B-10-DT (42-54541) du « groupe léger » du groupement *Patrie*, anciennement 1ère escadrille de l'EPS *Picardie*. Ce groupe donnera ultérieurement naissance au GB 1/18 *Vendée*.
(Collection J. Mutin)

GB 2/63 *Sénégal*
Équipé en Potez 63.11 et renforcé par quelques Martin 167F à Thiès, il gagne Ouakam le 16 septembre 1943 où il abandonne son matériel. Le 12 octobre, il reprend l'entraînement à Casblanca sur quelques DB-7 récupérés du 1/19. Le 21 avril 1944, il est transféré à Télergma pour sa transformation sur B-26. Devenu GBM 2/63 *Sénégal*, il prend ses quartiers à Châteadun-du-Rhumel le 6 juin. Après un court séjour à Oran, il est intégré à la 34ème escadre à Villacidro le 25 août. Il exécute sa première sortie dans la vallée du Pô le 9 septembre, avant d'être engagé dans l'appui des troupes françaises dans la région de Florence.

1ère escadrille de l'EPS *Picardie*
L'escadrille de police et de surveillance (EPS) *Picardie*, unité française libre créée à Rayack (Liban) le 9 décembre 1943, vole sur Potez 25, Potez 63.11 et Blenheim. Le 15 juillet, sa 1ère escadrille rejoint Mouzaïaville en Algérie avec ses A-24 sous les ordres du commandant Lapios. Elle forme un « groupe léger » à deux escadrilles, dont la deuxième est créée avec des A-24 et du personnel des écoles du Maroc.
Ce groupe sera ultérieurement intégré au groupement *Patrie* avant de devenir le GB 1/18 *Vendée*.

L'évolution de la reconnaissance et de l'observation

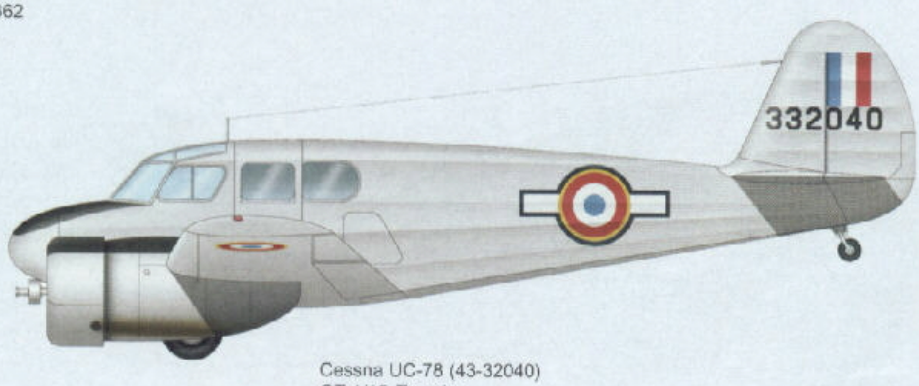
Ci-contre :
le 4 juin 1943, le capitaine Antoine de Saint-Exupéry reprend du service au sein du GR 2/33. On le voit ici lors d'un « amphi-cabine » prodigué par le capitaine Gavoille à Oujda.
(Photo Gavoille)

Ci-dessous :
les mécanos s'empressent de peindre les cocardes françaises sur le F-5A-10-LO (42-13124) que le GR 2/33 vient de percevoir le 5 janvier 1944. L'appareil sera abattu par la chasse allemande le 29 avril.
(Collection J. Mutin)

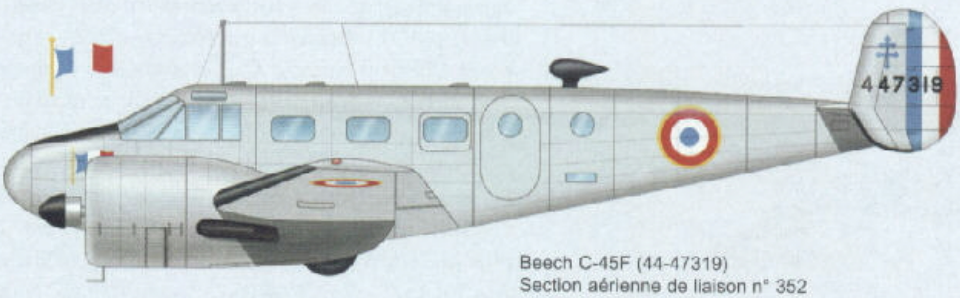
La réhabilitation des unités de reconnaissance n'a pas été prévue dans les plans américains d'origine. Toutefois, le *Lieutenant-Colonel* Eliott Roosevelt, qui n'est autre que le fils du président américain, se trouve aussi être le commandant du *Northwest African Photo Reconnaissance Wing*. Ne comportant que deux groupes américains et deux escadrons britanniques, cette escadre est surchargée de travail. Pour la renforcer, en février 1943 Roosevelt sollicite des Français le détachement d'une unité spécialisée qui serait placée sous le contrôle du 3rd *Photo Reconnaisance Group*.

GR 2/33 *Savoie*
Les Français vont surtout être engagés dans des missions de reconnaissance photo à courte et longue distances, mais aussi, en ce qui concerne les Spitfire, dans le réglage d'artillerie, une spécialité qui a disparu après la dissolution des GAO au terme de la campagne de 1940.
La **1ère escadrille** du GR 2/33, sous les ordres du capitaine Gavoille, est détachée le 7 mai à Oujda pour commencer sa formation sur le matériel aérien et photographique mis à disposition par les Américains. Déclaré opérationnel sur le terrain de La Marsa le 1er juillet, le détachement dispose de trois F-4A.
La première mission a lieu le 12 juillet et les suivantes se déroulent de manière régulière sur la Sardaigne, l'Italie et la France. Les Américains prêtent des F-5A pour les exécuter. Le 3 novembre 1943, le lieutenant Le Forsonney est abattu par des Bf 109 près de Reggio-Emilia et fait prisonnier.
Le 6 décembre 1943, l'escadrille s'installe en Italie, à San

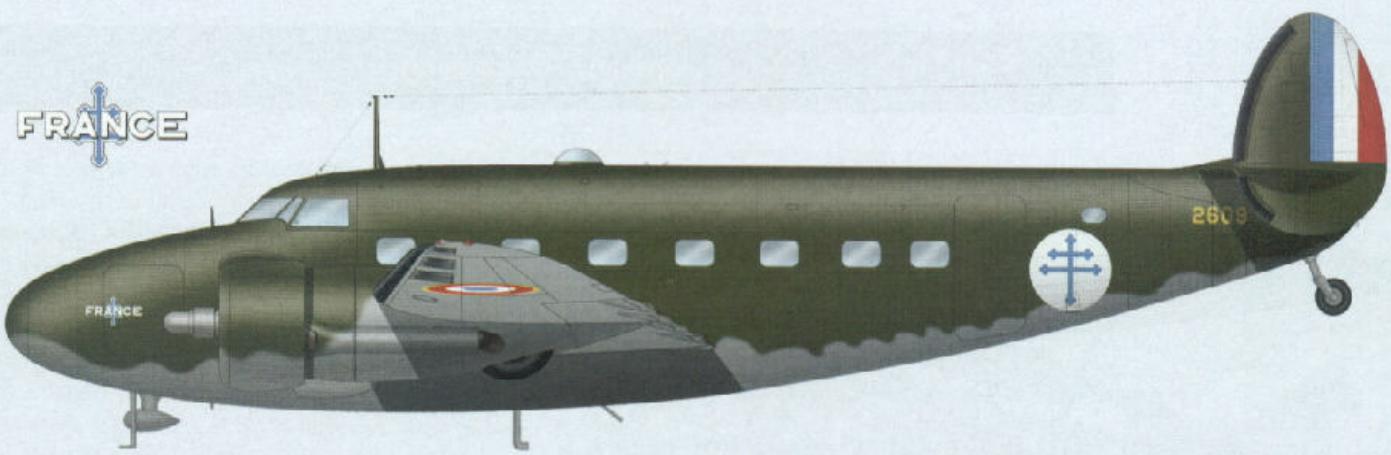
Caudron C.445 n° 233 (F-BAGJ)
Section aérienne de liaison n° 362
Rabat-Salé, 1943.



Cessna UC-78 (43-32040)
GT 1/15 *Touraine*
Médiouna, août 1944.



Beech C-45F (44-47319)
Section aérienne de liaison n° 352
Boufarik, juin 1944.



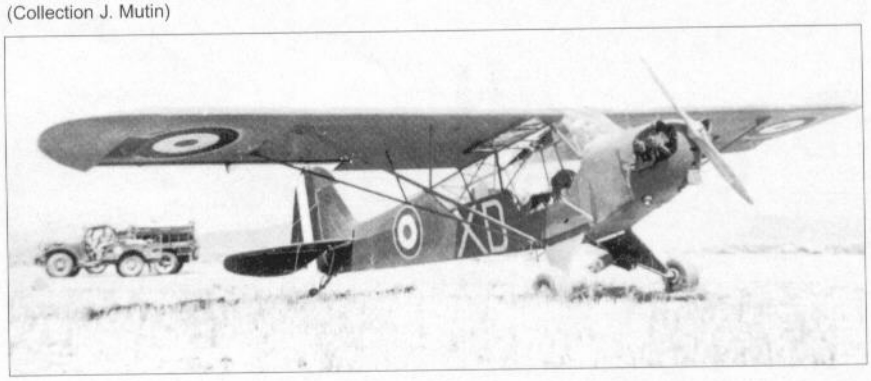
Lockheed C-60A-5-LO (43-16449, c/n 2609)
Réseau aérien militaire français
Avion personnel du général De Gaulle
Alger, 1944.

La reprise de la lutte

Severo. En mars, deux avions sont détachés à Alghero (Sardaigne) pour des reconnaissances lointaines.
Le 21 mars 1944, le lieutenant Ray est porté disparu, probablement abattu par la chasse allemande, près de Carqueiranne. Le 29 avril, c'est au tour du lieutenant Agliany, descendu par des 109 au-dessus d'Istres. Le 8 mai, l'escadrille quitte l'Italie et prend ses quartiers à Alghero (Sardaigne). Une semaine plus tard, elle perçoit son premier F-5B neuf. À partir du 18 juillet 1944, les Lightning opèrent depuis Borgo (Corse).
La **2ème escadrille** engage trois appareils dans les ultimes jours de la campagne de Tunisie (5 et 6 mai 1943). Repliée sur Souma le 23 mai, elle abandonne ses derniers Bloch 174 à la mi-septembre tandis que le personnel est envoyé à Télergma pour être transformé sur B-26. Après avoir failli purement et simplement disparaître, la 2ème escadrille reprend l'entraînement sur Hurricane et A-24. Elle touche ses premiers Spitfire Mk. V à partir du 3 mars 1944.
Le 7 mai, elle débarque en Italie et s'installe à Santa Maria di Capua pour être engagée sur le front de la 5ème armée US où se trouve le corps expéditionnaire français. Elle change plusieurs fois de base pour suivre la progression alliée jusqu'à Florence. Le 17 juin, arrivent les premiers Spit Mk. IX. Au cours de la campagne d'Italie, qui s'arrête pour elle le 20 juillet, elle a réalisé 480 sorties en 604 heures de vol.

Ci-dessous :
EF736 – l'un des premiers Spitfire Mk. V touchés par la 2ème escadrille du GR 2/33 le 4 mars 1944.
Cet appareil est un hybride, composé d'un fuselage de Mk. V (capot court), d'un moteur et d'une verrière de Mk. IX et d'une hélice tripale. En fait, il n'était pas équipé de caméra et ne servait qu'à l'observation visuelle.
On le voit ici à Dijon en septembre 1944.
(P. Gandillet)

Ci-dessous :
un Piper L-4H (probablement le 43-30061) de la SAOA du III/67 RA (3ème DIA) sur le front d'Italie à l'été 1944.
(Collection J. Mutin)



GR 1/36

Replié sur Laghouat le 12 novembre 1942, le 1/36 est dissous en tant que groupe de reconnaissance le 31 décembre. Il recréé le lendemain en tant que GT 1/36.

GR 1/52

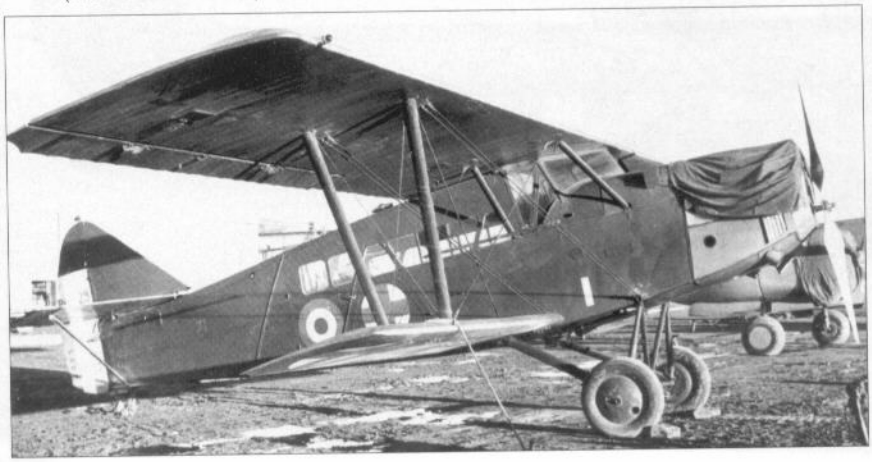
Le GR 1/52 est dissous sur la base de Marrakech le 30 décembre 1942. Le personnel de la 1ère escadrille est affecté au 2/52 et celui de la 2ème au 1/22.

Observation

En janvier 1943, il n'existe pas d'unité d'observation en Afrique du Nord, les Français ayant dissous les leurs en août 1940 et l'USAAF ayant abandonné cette spécialité depuis 1941. Le réglage de l'artillerie de campagne est confié aux divisions terrestres qui disposent chacune de quatre sections de deux avions (généralement des Piper L-4 Grasshopper).
Les divisions françaises adoptent rapidement le modèle américain, sauf que les sections aériennes d'observation d'artillerie (SAOA) dépendent des forces aériennes et non du commandement terrestre. Chaque section se compose de deux Piper L-4, deux pilotes et un mécanicien (personnel de l'armée de l'Air), un sous-officier radio et cinq hommes de rang fournis par l'artillerie.
Seize sections sont créées près d'Oran, puis entraînées à Lourmel à partir de novembre 1943. Douze sont mises à la disposition du corps expéditionnaire français pour la campagne d'Italie. En tout 59 sections seront formées jusqu'au mois de mai 1945.

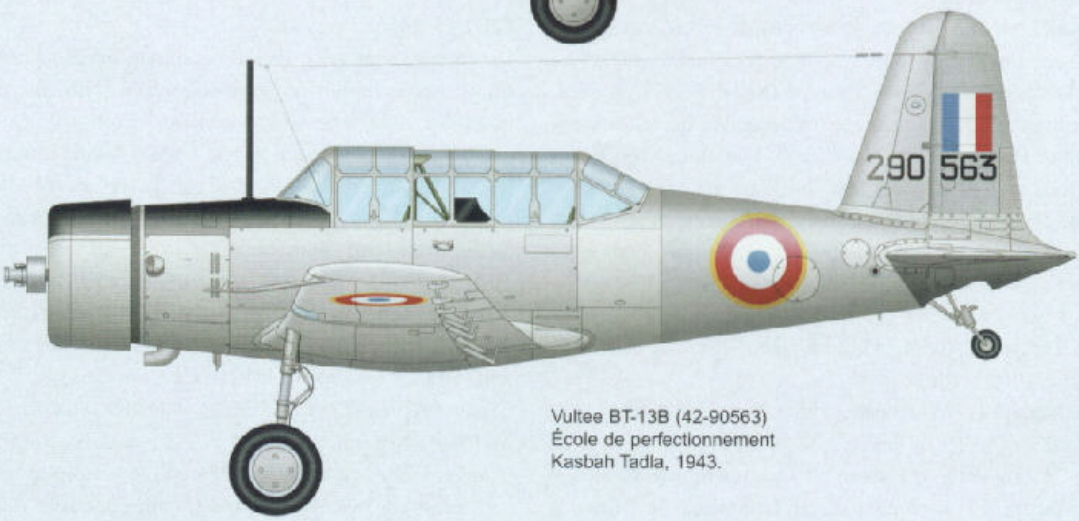
Ci-dessous :
l'increvable berline Potez 29 reprend du service en 1943. Ici le n° 71 du GT 1/15.
(Archives Aéro-Journal)

L'évolution du transport



Après la cessation des combats consécutifs aux débarquements anglo-américains en Afrique du Nord du 8 novembre 1942, l'aviation de transport française est réduite à sa plus simple expression. Le GT I/15 du commandant Gonin a eu deux de ses Farman 222 saisis en France lors de l'invasion de la zone libre (n° 7 et 33) et un troisième (n° 21), qui avait réussi à s'échapper de Toulouse, s'est écrasé à l'atterrissage à Barika. Comme la 1ère escadrille a par ailleurs perdu 2 Farman 222.2, le Farman 223.3 n° 5 et le Farman 224 n° 2 dans l'attaque de Rabat-Salé le 8 novembre, il ne lui reste plus que deux appareils, les Farman 222.2 n° 16 et 22. La 2ème escadrille est d'ailleurs à peine mieux lotie, puisqu'elle a laissé dans l'aventure 16 de ses 18 Potez 29.
Le GT II/15 a mieux résisté aux événements, car le groupe

North American NAA-57 n° 213
École de perfectionnement
Kasbah Tadla, 1943.



Vultee BT-13B (42-90563)
École de perfectionnement
Kasbah Tadla, 1943.

Vultee A-35B-VN (41-31296)
GB 1/32
Agadir, été 1943.

Seule une croix rouge, identique à celle du fuselage, était portée sur les extrados du plan supérieur et les intrados du plan inférieur.

Potez 29 n° 71
GT 1/15 2ème escadrille
Rabat-Salé, mai 1943.

© P-A. Tilley, 2001

placé sous les ordres du commandant Rochard dispose encore des Potez 650 n° 2, 12 (pas pour longtemps, il sera détruit accidentellement le 21 novembre à Affreville) et 15 et de 15 Potez 540 (dont seulement 9 disponibles).

Avant les événements de novembre, il a été prévu de transformer le GT III/15 sur LeO 451 et ce groupe a commencé à reverser une partie de ses Amiot 143 au parc lorsque ont lieu les débarquements.

Ce sont les seules unités de transport *stricto sensu* dont dispose l'aviation française. Il existe cependant de nombreuses sections de liaison qui assurent le transport de personnalités et du courrier, ainsi que le ravitaillement des postes éloignés et les évacuations sanitaires.

GT 1/15 *Touraine*

Pour l'armée de l'Air, l'urgence consiste à rééquiper le 1/15. Outre quelques appareils dont le seul intérêt est d'être immédiatement disponibles, type Goéland ou NAA 57, il commence à recevoir dès le 14 décembre quelques vieux Amiot 143 provenant du GT III/15. L'un de ces vénérables appareils, le n° 38, sera transformé en mars 1943 pour la lutte anti-paludéenne. Une bonne nouvelle, toutefois, début janvier 1943, les premiers pilotes partent aux États-Unis pour un stage d'instruction sur matériel américain.

Le 1er janvier 1943, le GT 1/15 dispose de :

– 2 Farman, 2 Amiot 143, 2 Simoun, 1 NAA-57 et 1 Potez 540 à la 1ère escadrille (capitaine Goulut);

– 2 Amiot 143, 1 Goéland, 3 Potez 29 et 1 NAA-57 à la 2ème escadrille (lieutenant Jean).

Le 25 mai 1943, le Farman n° 22 est détruit au décollage d'Atar (seul le lieutenant Royer est blessé). Le 8 juin, le commandant Ventre succède à Gonin. Faute d'avions disponibles, les missions imparties au 1/15 sont peu nombreuses et consistent essentiellement en des liaisons et du transport de passagers (comme par exemple, le rapatriement des familles d'AOF). Entre le 8 novembre 1942 et le 30 juin 1943, le 1/15 a effectué 1 347 heures de vol, transportant 902 passagers et 42 tonnes de frêt.

En octobre 1943, le groupe reçoit cinq LeO 451 destinés à former une section de remorquage de cible à Casablanca sous les ordres du lieutenant Dumerge. Il reçoit aussi le « renfort » d'un Bloch 120 et d'un Bloch 160 (ce dernier réservé à l'instruction). Le 12 janvier 1944, il s'installe à Médiouna et le 24, il reçoit le nom de *Touraine*. Sa situation ne s'en améliore pas pour autant, car en février, il ne reste que le LeO 451 n° 222 en état de vol ! En mai 1944, la section de Casablanca revient à Médiouna. En août, le 1/15 touche deux Cessna UC-78 pour l'entraînement au PSV.

GT 2/15 *Anjou*

Ce groupe, sous les ordres du commandant Rochard, se trouve sur le terrain de desserrement de Dalmatie le 10 novembre 1942, avec 16 Potez 540 et 3 Potez 650. Quinze jour plus tard, l'état-major revient à Mouzaïaville tandis que les avions sont déployés à Blida. Il partage son activité entre le transport et l'entraînement. En mars 1943, il commence à échanger ses Potez contre des Caudron Simoun et Goéland et même quelques Amiot 143. Entre novembre 1942 et le 30 juin 1943, il a transporté 1 651 passagers et 127 tonnes de fret. Il est réorganisé le 1er septembre 1943 et aligne alors 2 Amiot 143, 7 Caudron C.445 et 5 Caudron C.635.

Bien que rebaptisé GT 2/15 *Anjou* en février 1944, il constitue davantage une unité de liaison que de transport. D'ailleurs, il fait à nouveau mouvement sur Mouzaïaville vers le mois de mai 1944 pour toucher des Beech C-45 qu'il ne recevra que fin septembre (il percevra également un Mitchell de la RAF pour le transport de VIP).

GT III/15

Non seulement le III/15, basé à Oujda, ne percevra jamais les LeO 451 prévus, mais il est même dissous le 31 décembre 1942.

GT 1/23

Placé sous commandement britannique, le GB 1/23 effectue de nombreux transports de munitions pendant les opérations de Tunisie. Rebaptisé GT 1/23, il est rattaché au groupement n° 15 et poursuit ses missions de transport avec ses LeO 451. Il est transféré à Khourigba le 1er juin 1943, où il touche 8 UC-78 avant d'être dissous le 1er septembre.

GT 1/36

Ce groupe est créé à Oujda le 1er janvier 1943 avec le personnel et le matériel du GT III/15 (une douzaine d'Amiot 143). Il fait mouvement sur Mouzaïaville d'où il effectue des missions de transport pour le compte des Alliés. Il est dissous le 1er septembre 1943.

Les sections de liaison

Ces sections, héritées de la période de Vichy pendant laquelle elles ont généralement échappé à tout contrôle de la part de l'occupant, constituent fin 1942 une vaste nébuleuse. Leurs effectifs peuvent varier de quatre ou cinq avions à plus d'une trentaine et leurs missions empiètent largement sur le domaine des groupes de transport. En Afrique, tout particu-

Ci-dessous :
l'Amiot 143 n° 138 du GT 1/36 à l'atterrissage à Blida, au printemps 1943. On note le code sur le fuselage (3-T-7). (www2images.com)

En bas :
alignement de huit UC-78 livrés du GT 1/23 à Khourigba en juin 1943. Les appareils sont numérotés de 1 à 8. En arrière plan, des LeO 451 de cette unité portant le code « 4T ». (Collection J. Mutin)

Ci-dessus :
début 1943 à Blida, l'époque de Vichy est révolue et pourtant... les Potez 540 du GT 2/15 arborent encore les tristement célèbres bandes rouges et jaunes !
On note les C-47 de l'USAAF en arrière-plan.
(www2images.com)

lièrement, ces sections sont appelées à pallier l'insuffisance quantitative et qualitative des réseaux routiers et ferroviaires. Leurs avions légers peuvent se poser presque n'importe où pour ravitailler les garnisons isolées ou évacuer malades et blessés. Elles jouent un rôle vital dans le bon fonctionnement de l'administation et de l'armée.

En décembre 1942, le Service civil de liaisons aériennes, organisation para-militaire fondée par Vichy, est dissous et remplacé par le Service de liaisons aériennes. Les sections passent désormais sous la coupe des autorités civiles ou militaires régionales. Cinq sections de liaisons aériennes (SLA) sont ainsi créées en date du 1er janvier 1943 :

– SLA n° 352 (commandant Cressaty) à Boufarik, initialement équipée de 3 C.445, 4 C.635 et 1 M.167F (avec 5 pilotes);
– SLA n° 362 à Rabat-Salé;
– SLA n° 372 à Dakar-Ouakam;
– SLA n° 382 à Brazzaville;
– SLA n° 387 à Ivato-Tananarive.

D'autres sections, de moindre importance, poursuivent leur existence à Djibouti, Pointe-Noire, Damas et dans d'autres coins de l'Empire français (à l'exception de l'Indochine, encore sous le contrôle de Vichy). Les sections de Rayack et de Brazzaville sont d'anciennes unités françaises libres et constituent un véritable musée de l'Air. En novembre 1943, celle de Rayack, rebaptisée SLA n° 377, compte un Potez 29, un Goéland, un Simoun, un Bloch 200, un Baltimore, quatre Martin 167F et « le » Cunliffe-Owen OA-1, auxquels viendront s'ajouter courant 1944 un Monocoupe, un Proctor, deux Blenheim, deux Hornet et un Farman 190 !

La section plus importante reste celle de Boufarik, qui, mise à la disposition de l'état-major général des forces aériennes et des autorités civiles supérieures, voit ses effectifs augmenter dans de larges proportions. Fin août 1944, elle dispose de 8 C.445, 2 C-60 Lodestar, 6 UC-78 et 16 avions divers, ainsi que de 28 pilotes. D'ailleurs, en mars 1945, cette section rapatriée à Villacoublay formera le GLAM.

Le transport civil

Que ce soit sous Vichy ou sous la France libre, le transport civil a joué un rôle important dans les liaisons à longue distance entre les différents territoires tenus par les uns ou par les autres. Ce rôle était assuré par Air France, d'un côté, et par les lignes aériennes militaires (LAM), de l'autre. Ces dernières ont été fondées à Damas en septembre 1941 par le colonel de Marmier.

Le 19 avril 1943, le personnel civil est militarisé pour la durée des hostilités. Cette mesure ne devient effective qu'en juillet avec la création du RAMF (réseau aérien militaire français), placé sous l'autorité M. de Boysson, directeur de la nouvelle direction des Transports aériens (DTA). Si le RAMF a sous sa responsabilité le transport à longue distance, le reste du matériel civil (Wibault 283, Bloch 120, Bloch 220...) est mis sous celle du SMTL (service des moyens de transport léger).

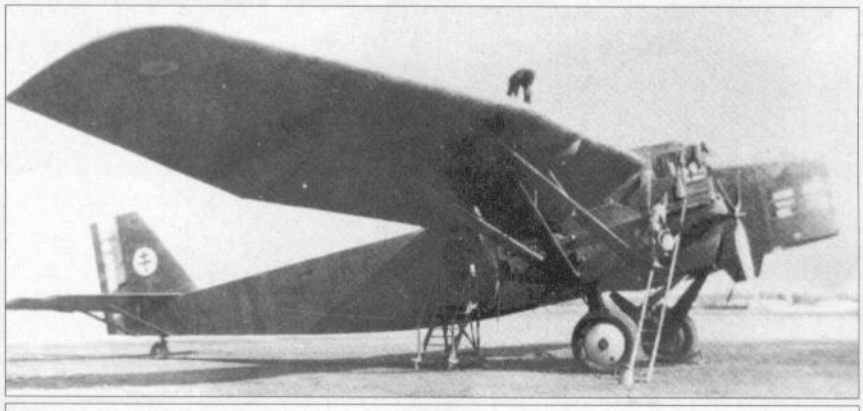
Le 27 février 1944, toutes les compagnies civiles sont militarisées. Bien que théoriquement subordonnées à la DTA, les LAM continuent à jouir d'une grande autonomie. Le 23 juin 1944, trois grands réseaux sont constitués :

– RCTAM (réseau central des transports aériens militaires) à Alger (colonel de Marmier);
– ROCTAM (réseau occidental) à Dakar (colonel Gonin);
– ROTAM (réseau oriental) à Damas (colonel Poulin).

Le matériel reste très hétérogène jusqu'à la fin des hostilités. Seule la livraison de Lockheed C-60A Lodestar fin 1942, principalement mis en œuvre par les LAM, améliorera partiellement la situation.

Ci-dessous :
le Farman 2200 n° 2 (F-AOXF) de la ligne Dakar-Alger.
La présence d'une croix de Lorraine sur la dérive des anciens avions d'Air France avait déclenché la colère du colonel de Marmier dans la mesure où ces appareils avaient servi sous Vichy. Le F.2200 se trouvait à Dakar lors du ralliement de l'AOF.
(Collection J. Mutin)

En bas :
le Lockheed 18-07 (c/n 2006) F-ARTF d'Air France à Alger en février 1944.
Au-dessus des hublots figurent les inscriptions suivantes, sur deux lignes : « Réseau Aérien Militaire Français » et « Air France ».
Cet avion se trouve actuellement exposé au musée de Vantaa en Finlande sous l'immatriculation OH-VKU.
(ECPA)



Les opérations

La campagne de Tunisie

Dans notre n° 21, nous avons vu dans quelles conditions le GC 2/5 *Lafayette* a été réarmé par les Américains et aussitôt engagé en Tunisie. Il en repart le 20 février 1943 (officiellement le 11 mars) après avoir laissé 16 P-40 dans l'aventure qui se solde par 7 victoires aériennes, mais aussi 4 pilotes tués (dont 2 au sol) et 3 blessés. Ce bilan, finalement assez lourd, conforte les Américains dans l'idée que les aviateurs français doivent être impérativement remis à niveau avant d'être engagés dans de nouvelles campagnes. En revanche, l'allant et la bonne tenue des Français au combat prouvent aux Alliés qu'ils ont eu raison de leur faire confiance; malgré la fausse note du 11 janvier, leur loyalisme à la cause alliée ne fait plus aucun doute.

De leur côté, les Britanniques ont puisé dans leurs réserves pour transformer au plus vite le GC 2/7. Le 6 mars arrive le premier Spitfire Mk. V et 14 sont en compte une semaine plus tard. Le 26 avril, l'unité, sous les ordres du commandant Adam, se déplace alors sur « Marylebone », l'un des sept terrains satellites de Souk el-Khemis. Le GC 2/7 est rattaché au 324 *Wing* du *Wing-Commander* Gilroy. Plus que d'engager effectivement le groupe dans l'ultime phase de la campagne de Tunisie, il s'agit surtout de familiariser les Français avec les méthodes de combat et de vol en patrouille de la RAF.

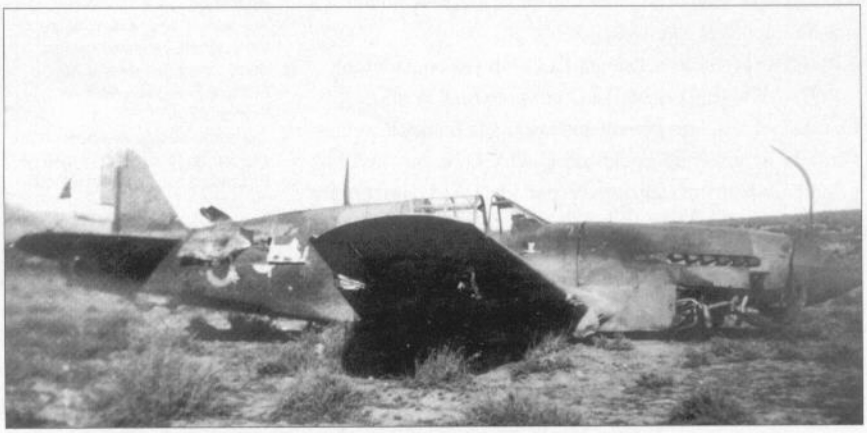
Le 7 mai, le 2/7 réalise sa première mission de guerre, en mitraillant le terrain de La Sebala, où 3 Me 323 et 1 Fw 190 sont détruits au sol, tandis qu'une seconde patrouille attaque des vedettes qui quittent le port de Tunis. Le lendemain, un *sweep* sur Korba permet la destruction de 14 Bf 109 et MC.202 au sol. Lorsque cessent les hostilités sur le continent africain, le 2/7 a effectué 296 sorties en 460 heures.

Le 16 janvier, le GB 1/25, alors à Aïn Oussera, reçoit l'ordre de démonter les lance-bombes sur ses LeO 451 pour préparer les appareils en vue de missions de... transport de munitions au profit des autorités américaines. Le lendemain, 12 appareils se rendent à Oran pour charger. Ils effectuent leur première rotation entre Casablanca, Oran, Alger et Aïn Melila dès le lendemain. Le 18, un appareil de la 2ème escadrille est détruit à l'atterrissage à la suite d'un cheval de bois provoqué pour éviter la collision avec un autre LeO 451. Il est remplacé deux jours plus tard par un avion neuf (le n° 497). Un avion de l'autre escadrille est accidenté le 22 à Télergma. Les opérations de transport se terminent le 31 janvier et les appareils sont de retour à Aïn Oussera le 2 février. Le 1/25 a réalisé 93 sorties de transport.

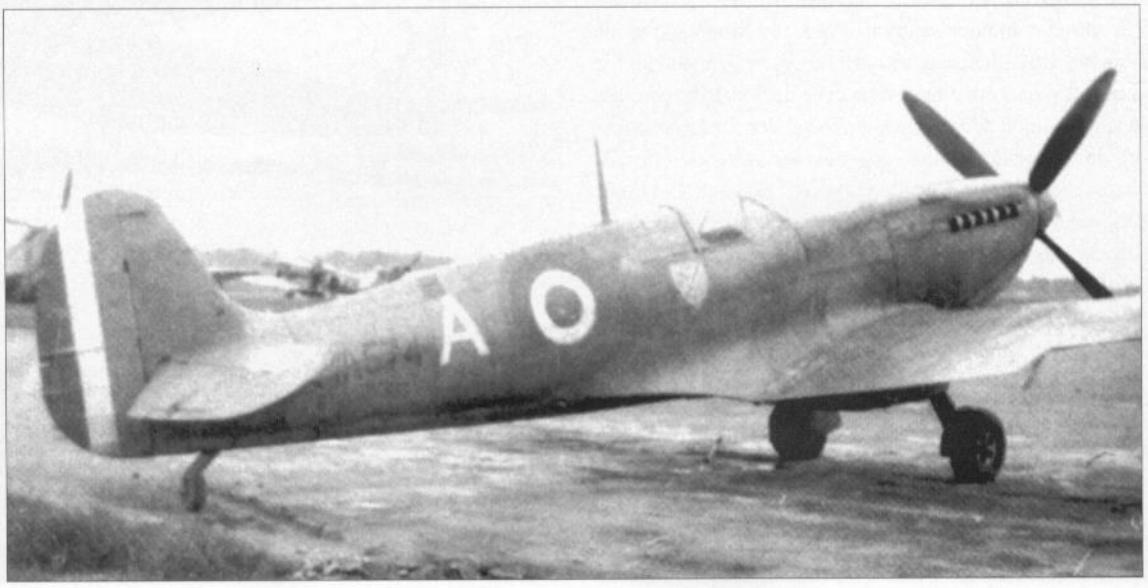
Il revient à nouveau au-dessus de la Tunisie à partir du 24 février, mais pour des missions de bombardement de nuit qui relèvent davantage de ses compétences. Trois missions sont effectuées, deux sur Nefta (24 février et 1er mars) et une sur Tozeur (28 février).

Formé à Biskra le 1er mars avec des détachements des GB 1/11, 1/22, 2/23 et 1/25 – soit 29 LeO 451, le groupement de bombardement n° 8 est engagé dans la campagne de Tunisie. Du 19 mars au 5 mai, il réalise 97 sorties (23 missions), principalement sur les terrains de la Luftwaffe (Sfax, La Sebala, La Marsa, El Aouina...).

Le 11 mars, un LeO 451 du 1/25 est descendu par la *flak*. Le capitaine Lassalle-Lastis, le sergent Monthus et le sergent Briat évacuent en parachute, mais le lieutenant Moufflard et l'adjudant Bondu ont été tués sur le coup.

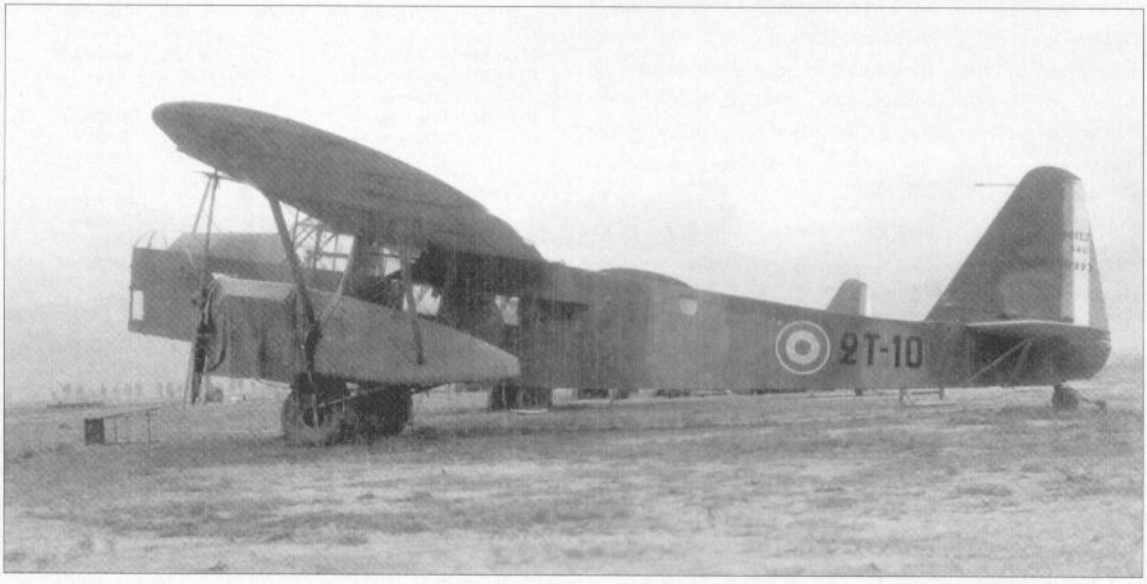


Ce P-40F codé « 9 bleu » est celui du sergent-chef Denaix, abattu par la *flak* le 21 janvier 1943 dans la région de Gafsa. Le pilote est rentré indemne. (Collection J. Mutin)



Un Spitfire Mk. V (MA574) du GC 1/7 *Provence*. Cet appareil fait partie du lot versé à l'armée de l'Air en octobre 1943 pour l'armement d'un troisième groupe de Spitfire. (Archives Aéro-Journal)

Le sergent Briat sera retrouvé égorgé, probablement par la population indigène.
Le 22 mars, le LeO 451 du lieutenant Lamy appartenant au même groupe s'écrase au décollage. Tout l'équipage et trois passagers, dont deux officiers américains, sont tués. Dans la nuit du 5 au 6 mai, le LeO n° 505 de la 3ème escadrille du 1/11 est abattu par la *flak* lors d'un bombardement de Tunis, faisant trois morts (lieutenant Vaux, adjudant-chef Le Gloan et sergent Colin), le quatrième membre de l'équipage (sergent Verdier) ayant réussi à sauter en parachute.
Le groupement s'installe à Thélepte le 11 mai et les derniers appareils rentrent au Maroc le 27.



Ci-contre :
le Potez 540 n° 223 du GT 2/15 peu après l'installation du groupe à Blida en mars 1943.
(ww2images.com)

Le GB 1/23, équipé de 7 LeO 451, participe d'une manière indirecte à la campagne de Tunisie en effectuant des missions de liaison.
Le GR 2/61 met quatre DB-7 à la disposition des autorités américaines pour des transports de munitions entre les ports algériens et Aïn Oussera au cours de la dernière décade de janvier. La 2ème escadrille exécute plusieurs missions de reconnaissance avec 3 DB-7 (n° 15, 47 et 97).
Le GR 2/33, rapatrié de Tunisie après l'arrivée des Allemands, envoie le 9 mars un détachement de 6 Bloch 174 (n° 20, 28 et 33 de la 1ère escadrille et 14, 25 et 28 de la 2ème) à Biskra. Le 12 mars, trois d'entre eux effectuent une reconnaissance armée et larguent au passage leurs bombes sur Gafsa. Cinq autres sorties de reconnaissance sont exécutées avant que le détachement revienne à Laghouat le 29 mars.

Le *Bône Fighter Command*

Le 24 mai 1943, les GC 2/5 et 2/7 sont réunis sur le terrain de Sidi-Ahmed sous la houlette du 323 *Wing* britannique. Cette subordinnation va d'ailleurs créer de nombreux problèmes au 2/5 toujours équipé de matériel américain.
À partir du 1er juin, les deux groupes alternent chaque jour les missions de protection des convois de l'aube à la tombée de la nuit. Les pilotes apprennent à détester ce qui va être le lot quotidien de toutes les unités de chasse françaises pendant un laps de temps plus ou moins long. Ces missions de surveillance maritime constituent aux yeux des Alliés un passage obligé, comme on l'a vu plus haut, pour former les pilotes aux méthodes et à la discipline anglo-saxonnes avant leur engagement au front.
Malgré la présence continuelle d'avions allemands, les rencontres avec l'ennemi se font rares. Les Français craignent ainsi de perdre leur entraînement au combat aérien. Ce qu'ils ignorent, c'est que les Alliés n'ont aucune intention de leur confier des missions de supériorité aérienne et les rares victoires aériennes remportées entre 1943 et 1945 ne seront que le fruit de rencontres fortuites.
Le travail intensif de ces deux unités fatigue le matériel et, à cause d'un ravitaillement insuffisant en rechanges, le taux de disponibilité est très bas. De ce fait, il est impossible de former les jeunes pilotes, ce qui place encore un peu plus de stress sur les épaules des pilotes confirmés, seuls capables d'effectuer les missions.
Le 8 juin, le 2/7 s'installe à La Sebala II, puis deux jours plus tard à Utique, pour participer à la protection des convois alliés lors du débarquement à Pantellaria. Une réaction sporadique de la Luftwaffe permet au sergent-chef Kann d'abattre un Fw 190, tandis que l'adjudant Feldzer endommage un Ju 88. Le 18 juin, le groupe touche quatre Spitfire Mk. IX destinés à renforcer le potentiel du groupe en matière d'interception à haute altitude. Puis, du 1er au 10 juillet, les deux groupes prennent part aux opérations au-dessus de la Sicile.
Avec la dissolution du corps expéditionnaire français, les unités sont affectés au fur et à mesure de leur remise à niveau à des *Wings* britanniques ou américains. Les conditions d'emploi du matériel sont étroitement surveillées par

Un Spitfitre Mk. V (ER619), tout juste livré par la RAF, attend preneur à Casblanca.
La casserole et la bande de fuselage *Sky Type S* montrent que cet appareil est directement arrivé du Royaume-Uni.
(Archives Aéro-Journal)

les contrôleurs alliés, en particulier si le nombre d'accidents est jugé trop élevé, de lourdes sanctions peuvent être exigées à l'encontre des commandants de groupe et des officiers mécaniciens. On verra que ce ne sont pas menaces en l'air.

Le 1er août, le 2/7 et le 3/6 gagnent Bône-les-Salines pour être incorporés à la *French Section* du *Bône Fighter Command*, sous les ordres du commandant Stehlin, dans le cadre général du NACAF. Cette section va voir défiler tous les groupes de chasse français les uns derrière les autres. Le 6 août arrive le GC 1/3, suivi du GC 1/4 le 26, des GC 1/5 et 2/5 le 4 septembre, du GC 1/7 le 1er octobre et du GC 2/3 le 31; les autres unités étant intégrées dans le courant de l'année 1944.

Le 3/6 sert d'« unité d'expérimentation » aux autres groupes, qui tirent profit des expériences parfois malheureuses de ce groupe. En effet, du 9 au 13 août, le 3/6 est retiré des opérations. La transition entre les méthodes françaises et américaines a été trop brusque et le commandement allié n'a pas apprécié les manquements réguliers à la discipline en vol. À la décharge des pilotes français, il convient de préciser que la plupart ne parlent pas l'anglais couramment et éprouvent beaucoup de difficultés à comprendre les ordres donnés par radio.

La libération de la Corse

L'épisode de la libération de la Corse, sur lequel nous ne nous étendrons pas puisqu'il a été traité en détail dans le n° 10, marque une fois de plus la divergence de vues entre les Alliés et les Français, entre les uns qui poursuivent une lutte sans merci contre l'Allemagne selon un schéma strict et rigoureux et les autres qui ne s'intéressent qu'à la libération de leur territoire national.

Entre le 17 et le 30 septembre 1943, les GC 1/3 et 2/7 détachés – non sans réticence – par la NACAF pour couvrir

Ci-dessous :
le sous-lieutenant Marcel Verrier dans son P-40F, peu avant le départ sur le front de Tunisie. (Photo M. Verrier)

En bas :
le GC 3/3 *Ardennes* est rééquipé avec des P-39N de diverses provenances, comme le prouvent ces deux appareils photographiés à La Réghaïa en juillet 1944.
Celui de droite (42-18738), monture personnelle du lieutenant Gruyelle commandant la 1ère escadrille, porte encore l'insigne du GC 1/4 et celui de gauche, l'insigne du GC 3/6.
Dernière unité française libre mise sur pied, le groupe *Ardennes* a peint la croix de Lorraine sur tous ses avions pendant toute la durée de la guerre.
(Collection J. Mutin)

Victoires confirmées
(1er janvier 1943 - 14 août 1944)

Date	Pilote(s)	Unité	Type	Lieu
15.01.43	Lt Trémolet	2/5	Ju 88	Thélepte
	Lt Hébrard	2/5	Ju 88	Thélepte
21.01.43	Lt Rubin	2/5	Fw 190	Pichon
22.01.43	S/C Gisclon	2/5	Fw 190	Pichon
09.02.43	Lt Hébrard	2/5	Fw 190	Kairouan
	S/C Denaix	2/5	Fw 190	Kairouan
	A/C Moret	2/5	Fw 190	Kairouan
11.06.43	S/C Kann	1/7	Fw 190	Pantellaria
13.09.43	Asp Vuillemain	1/5	Ju 88	Oran
	Lt Giraud			
20.09.43	Cne Prayer	1/3	Ar 196	Bastia
	Lt Brunet	1/3	Ar 196	Bastia
	S/C Sarrail	1/3	Ar 196	Bastia
	Cne Prayer	1/3	Ju 52	Bastia
	Cne Duval	1/3	Ju 52	Bastia
	A/C Martin	1/3	Ju 52	Bastia
	S/C Sarrail	1/3	Ju 52	Bastia
24.09.43	Lt Gruyelle	2/7	Fw 190	Bastellica
	S/C Planchard	2/7	Fw 190	Large Ajaccio
30.09.43	Lt Pissotte	1/3	Me 323	Bastia
	Lt Jacquet			
	S/Lt Verrier			
	Lt Blanck	1/3	Me 323	Bastia
	Lt Brunet			
	Sgt Caussé			
	Lt Silvan	1/3	Do 217	Bastia
	Cdt de La Source	2/7	Ju 88	Ajaccio
	Lt Jeandet			
	Lt Valentin	2/7	Do 217	Ajaccio
	Cne Bouton	2/7	Do 217	Ajaccio
	Adj Doudiès			
	Cdt de La Source			
	Lt Jeandet			
	Cne Bouton	2/7	Do 217	Ajaccio
	Adj Doudiès			
	Cdt de La Source			
	Lt Jeandet			
	Cne Gauthier	2/7	Do 217	Pte Sette-Neve
10.10.43	Cne Gauthier	2/7	Ju 88	Large Ajaccio
	Adj Boillot			
11.10.43	S/Lt Martin	1/3	Ar 196	Ajaccio
	Sgt Caussé			
14.10.43	Adj Mertzisen	3/6	Do 217	Cap Tenès
	S/C Lebras	3/6	Do 217	Cap Tenès
	Lt Sauvage	3/6	He 111	Cap Tenès
	Sgt Colcomb			
17.10.43	A/C Deniau	2/7	Bf 109	Env. Ajaccio
26.10.43	Lt Gérard	1/3	Do 217	Bonifaccio
30.10.43	Cne Gauthier	2/7	Ju 88	Large Ajaccio
	S/Lt Fouchier			
	Lt Valentin			
	Cne Jeandet			
	S/C Deniau			
	Adj Boillot			
26.11.43	Lt Rebière	1/7	Do 217	Bougie
	Lt Perrier	1/7	Fw 200	Bougie
	Lt Bouttier	1/7	Do 217	Bougie
	S/Lt Leroy	1/7	Do 217	Bougie
22.12.43	Lt Prunget	2/7	Ju 88	Env. Ajaccio
	Adj Haberkorn			
02.02.44	Lt Aubert	1/4	Ju 88	Sidi-Ferruch
	S/C Hurtin			
03.02.44	Adj Weber	1/4	Ju 88	Cap Corbelin
	Sgt Seeten			
04.03.44	Lt Husson	1/4	Ju 88	Alger
08.03.44	Cne de La Martinière	1/4	Ju 88	Alger
	Lt Minot			
	Lt Linteau			
	S/C Paris			
18.03.44	Lt Rouquette	1/5	Ju 88	Cap Noé
	Lt Rabusson			
	Cne Lacombe			
10.04.44	Lt Giraud	1/5	Ju 88	Oran
	S/C Leytier			
11.04.44	A/C Tesseraud	1/5	Ju 88	Oran
	S/Lt Raffeneau			
20.04.44	Lt Perrier	1/7	Me 210	Alger
04.05.44	Sgt Grisani	2/7	Fw 190	Env. Ajaccio
11.05.44	Cne Maurin	1/4	Ju 88	Dellys
	Lt Linteau			
30.05.44	Lt Fabry	1/4	Ju 88	La Réghaïa
	Lt Bertin			
14.06.44	Cdt de La Source	2/7	Fw 190	Env. Ajaccio
18.06.44	Cne Gouachon-N.	2/5	He 111	Montpellier
	Lt Ducru			
	S/Lt Gauthier			
	S/Lt Bernard			

Les comptes du « Lend-Lease »
(1er janvier 1943 - 5 juillet 1945)

Beech C-45	25	Martin B-26	164
Bell P-39N/Q	165	Piper L-4	124
Bell P-63C	112	Republic P-47D	446
Cessna UC-78	95	Universal L-7	19
Douglas A-24	98	Taylorcraft L-2	10
Douglas A-28A	1	Vought A-31/A-35	67
Douglas C-47	52	Vultee BT-13	28
Lockheed C-60A	11	**TOTAL**	**1 417**

Ces chiffres (ocurce : US War Department, via Phil Butler) ne reprennent que les avions spécialement financés pour l'armée de l'Air et ne tiennent pas compte des prêts et cessions hors accord-cadre. Pour une raison inconnue, les F-5 et F-6 ne sont pas inclus.

l'intervention des troupes françaises sur l'île de Beauté, accomplissent 526 sorties en 800 heures de vol et remportent respectivement 10 et 7 victoires confirmées.
L'opération s'achève sur un succès mitigé, puisque les Français n'ont pas pu empêcher le gros des troupes allemandes d'évacuer en bon ordre sur la Sardaigne ou l'Italie, mais la Corse est le premier département français libéré et c'est bien là l'essentiel.

Les démêlés du GC 3/6

Le 3 octobre, les GC 1/3 et 2/7 sont rattachés à la 1ère escadre qui vient d'être créée sous les ordres du commandant Papin-Labazordière. Ils reçoivent la mission de protéger les convois alliés en mer Tyrrhénienne et de couvrir le port d'Ajaccio. Le mois d'octobre permet aux deux groupes d'engranger quelques victoires supplémentaires.
L'activité de ces deux groupes reste très élevée : un total de 4 187 sorties en 5 049 heures de vol entre le 1er octobre 1943 et le 31 mars 1944.
Pendant ce temps, le 3/6 continue à accumuler les ennuis avec ses P-39N. La maintenance de ses avions est rendue très difficile par l'absence de documents techniques – même en anglais – et par la lenteur du ravitaillement en rechanges qui contraint les mécanos à pratiquer la « cannibalisation » systématique. À deux nouvelles reprises, en septembre (du 14 au 23, trois jours après la mort accidentelle du lieutenant Le Gloan) et en octobre, le groupe est interdit de vol. Une enquête américaine conclut à un mauvais entretien général du matériel. La sanction ne tarde pas : mutation immédiate du commandant de groupe, de son adjoint et de l'officier mécanicien ! Néanmoins, fin octobre les Américains livrent un nouveau modèle de moteur Allison, ce qui tendrait à prouver que la faute n'incombait pas entièrement aux mécanos français. Cet incident venant s'ajouter au mécontentement engendré par la substitution de la prime de nourriture française à la prime américaine, plusieurs pilotes demandent leur transfert au groupe *Normandie*. Côté nourriture, ils n'ont sans doute pas gagné au change...
À la mi-novembre 1943, deux groupes (1/5 et 3/6) sont basés dans la région d'Oran, deux (2/3 et 1/4) dans la région d'Alger et deux (2/5 et 1/7) dans celle de Bône. Le mauvais temps et le raccourcissement des jours entraînent une nette réduction des opérations jusqu'au mois de mars 1944.

Création de deux nouvelles escadres

Le 1er janvier 1944 voit la naissance de la 3ème escadre de chasse à La Réghaïa, placée sous les ordres du commanant Monraisse, et comprenant initialement les GC 2/3 et 1/4.
À partir de fin janvier 1944, les 1/3 et 2/7 sont fréquemment sollicités pour l'escorte des bombardiers américains qui interviennent en Italie. Ils exécutent aussi de manière régulière des *sweeps*, poussés à partir d'avril jusqu'aux côtes françaises, puis à l'intérieur des terres.

Le commandant Marie Monraisse, debout sur l'aile, en compagnie de l'adjudant-chef Delannoy du GC 2/5, à Alger en janvier 1943.
Monraisse, chef mythique des « Sioux » en 1940, a commandé le groupe en 1941.
Le 1er janvier 1944, il devient le premier commandant de la 3ème escadre, avant de prendre la tête de la 4ème escadre en juin. Il est tué le 8 octobre 1944 à sa tête lors d'une mission dans la région de Pforzheim.
(Photo NARA)

Le 15 avril, ces deux groupes inaugurent un nouveau type de mission : le mitraillage au sol *derrière* les B-25 qui lancent des bombes à retardement...
Le 1er mai, le GC 1/7 s'installe à Borgo (Corse), où il est rattaché à la 1ère escadre avec les deux autres groupes sur Spitfire (1/3 et 2/7). Le 1/5 et le 3/6 rejoignent la 3ème escadre, dont est détaché le 2/3 qui, avec les 3/3 et 2/5 forment la nouvelle 4ème escadre du commandant Arnaud, créée le 12 mai. Cette dernière prend ses quartiers à Alto (Corse) le 8 juin, mais en raison des difficultés rencontrées par le 3/3 lors de sa transformation sur P-47, ce groupe est remplacé le 27 juillet par le 1/4 au sein de l'escadre.
Jusqu'à fin septembre 1944, les 3/3, 1/5 et 3/6 continueront leurs missions de protection côtière depuis l'Afrique du Nord.
À partir du 15 mai, les Spitfire sont employés pour le bombardement en piqué sur les régions côtières de l'Italie et sur l'île d'Elbe. Début juin, ces appareils arrivent à bout de potentiel. Leur usure générale entraîne un taux de disponibilité très bas et une réduction sensible du nombre des missions. Comme chacun se renvoie la balle à propos des responsabilités, les relations entre Français et Américains s'enveniment à un point tel que ces derniers exigent que le commandant de la 1ère escadre, le commandant Papin-Labazordière, soit relevé de ses fonctions. Le commandant

Les pilotes de la 1ère escadrille du GC 3/6 *Roussillon* à Taher, le 1er août 1944; au centre, leur chef, le capitaine Rupied.
En arrière plan, le P-39N-5-BE (42-18885) de ce dernier.
(Collection J. Mutin)

Monraisse lui succède le 20 juin, lui-même étant remplacé à la tête de la 3ème escadre par le commandant Machot de La Martinière.

Pendant ce temps, le 8 juin, les P-47 de la 4ème escadre (2/3 et 2/5) entament leurs missions au-dessus de l'Italie, mais aussi sur le Sud de la France (région d'Agde le 16 juin et entre le cap Cerbère et Aigues-Mortes le 18); un He 111 est abattu près de Montpellier. Les P-47 étendent ensuite leur champ d'action à la plaine du Pô, jusqu'à Venise. Le 24 juin se déroule un combat entre le 2/5 et des Bf 109G de l'ANR, sans résultat de part et d'autre [8].

Le commandant Pierre Gouachon-Noireault, qui commande la 2ème escadrille du GC 2/5 à partir du 29 janvier 1944, revendique un Fw 190 probable et un endommagé sur un P-47 du 85th *Fighter Squadron* au-dessus de l'Italie le 30 mars 1944. (Collection J. Mutin)

Préparatifs au débarquement de Provence

Dans le courant du mois de juillet, le haut-commandement allié prépare une opération de grande envergure et réunit en Afrique du Nord, en Corse et dans le Sud de l'Italie d'importantes forces destinées à être débarquées sur les côtes de Provence. Parmi les unités aériennes qui doivent couvrir cette opération se trouvent les 1ère et 4ème escadres françaises. Le 18 juillet les 1/3, 1/7 et 2/7 sont réunis à Ajaccio (Campo dell'Oro).

Vers la fin du mois, les P-47 ratissent systématiquement les aérodromes allemands en Provence et dans le Nord de l'Italie. Les 28 et 31 juillet, ils effectuent deux missions dans le Vercors, mais il est déjà trop tard pour les maquisards.

À partir du 8 août, la 1ère escadre accompagne les nombreux convois alliés qui longent les côtes de la Corse et se dirigent vers le nord. La 4ème escadre escorte les expéditions de bombardiers sur la France et l'Italie, mais exécute aussi de fréquentes missions de mitraillage et de bombardement.

Le 31 juillet, le commandant Antoine de Saint-Exupéry disparaît dans des circonstances encore non élucidées.

SUITE AU PROCHAIN NUMÉRO

[8] Cf Aéro-Journal n° 8.

SITUATION DES UNITÉS DE COMBAT AU 14.08.1944

GC 1/2 *Cigognes*	Spitfire V	Tangmere (UK)
GC 2/2 *Berry*	Spitfire V	Shoreham (UK)
GC 3/2 *Alsace*	Spitfire IX	Tangmere (UK)
GC 4/2 *Île-de-France*	Spitfire IX	Tangmere (UK)
GC 1/3 *Corse*	Spitfire IX	Ajaccio/Bastia (Corse)
GC 2/3 *Dauphiné*	P-47D	Alto (Corse)
GC 3/3 *Ardennes*	P-39N	La Réghaïa (AFN)
GC 1/4 *Navarre*	P-47D	La Réghaïa (AFN)
GC 1/5 *Champagne*	P-39Q	Oran-La Sénia (AFN)
GC 2/5 *Lafayette*	P-47D	La Sebala (AFN)
GC 2/6 *Travail*	P-39N	La Réghaïa (AFN)
GC 3/6 *Roussillon*	P-39N	Djidjelli-Taher (AFN)
GC 1/7 *Provence*	Spitfire V	Ajaccio (Corse)
GC 2/7 *Nice*	Spitfire V	Ajaccio (Corse)
GC 3 *Normandie*	Yak-9	Alitous (URSS)
GDC 1/16 *Artois* 1ère	Well./Anson	Pointe-Noire (AEF)
2ème	Anson	Douala (AEF)
GB 1/17 *Picardie*	Baltimore	Rayack (Levant)
GB 1/19 *Gascogne*	B-26C	Villacidro (Sardaigne)
GB 1/20 *Lorraine*	Boston III/IV	Hartford Bridge (UK)
GB 2/20 *Bretagne*	B-26C	Villacidro (Sardaigne)
GB 1/22 *Maroc*	B-26C	Villacidro (Sardaigne)
GB 2/23 *Guyenne*	Halifax	Elvington (UK)
GB 1/25 *Tunisie*	Halifax	Elvington (UK)
GB 1/32 *Bourgogne*	B-26C	Villacidro (Sardaigne)
GB 2/52 *Franche-Comté*	B-26C	Villacidro (Sardaigne)
GB 2/63 *Sénégal*	B-26C	Oran (AFN)
GR 2/33 *Savoie* 1ère	F-5A	Borgo (Corse)
2ème	Spitfire	Calvi (Corse)
Gpt *Patrie* 1ère esc.	A-24A	Mouzaïaville (AFN)
2ème esc.	Glenn/DB-7	Meknès (AFN)

Un B-26C-45-MO (42-107766) du GB 2/20 *Bretagne* à Villacidro à l'été 1944. (CT Air)

Des chasseurs "à la chaîne"

Les Heinkel 51 espagnols

EQUIPÉS AVEC LES surplus de la Légion Condor, les Espagnols vont tirer parti des qualités du Heinkel He 51 en mettant au point une technique très efficace de mitraillage au sol : la chaîne.

Juan Arraez Cerda

Dans la nuit du 5 au 6 août 1936, le cargo allemand *Usaramo* accoste dans le port de Cadix. Son chargement est immédiatement débarqué. Parmi les nombreuses caisses, se trouvent celles de six biplans de chasse Heinkel 51A. Elles sont chargées dans des camions et partent en direction de l'aérodrome de Séville-Tablada. Les mécaniciens s'affairent de suite à remonter les avions pour les faire voler le plus rapidement possible. Une fois remontés, ces six avions forment une escadrille de chasse qui est placée sous les ordres du *Capitán* Luis Rambaud Gomá. Les autres pilotes sont les capitaines Joaquin Garcia Morato et Julio Salvador ainsi que les lieutenants Miguel Garcia Pardo et Ramiro Pascual.

Un premier vol d'entraînement est effectué le 16 août par Morato et deux jours plus tard commencent les premiers vols de guerre. Cette même journée, Morato découvre une patrouille de Vickers Vildebeest Républicains, escortée par un Hispano-Nieuport Ni-52. Morato attaque les avions Républicains et les Vildebeest prennent la fuite sans avoir pu bombarder leur objectif, tandis que le Nieuport est abattu. Plus tard dans la journée, les Heinkel combattent de nouveau, au-dessus d'Antequera cette fois, et contre un Potez 540. Le Potez est abattu et s'écrase dans les environs de Santa Cruz de Mudela. De son coté, Julio Salvador, qui se trouve basé à Mérida avec son Heinkel 51, accomplit en cette même journée du 18 août 1936, trois sorties opérationnelles et rencontre au cours de la deuxième quatre Breguet 19 escortés par deux Nieuport Ni-52. Au cours du combat qui s'ensuit, Salvador a la chance d'abattre deux Breguet 19 et les deux Nieuport.

Dans le même temps, il est décidé de faire bombarder les aérodromes de Madrid par les Junkers 52 espagnols sous escorte des Heinkel 51. Le 22 août, quatre Heinkel 51 pilotés par des volontaires allemands (Eberhard, Trautloft, von Houwald et Hefter) décollent pour le terrain d'Escalona del Prado dans la province de Ségovie. De leur côté, les pilotes espagnols arrivent à bord d'un Junkers 52 dans les premières heures de la journée du 23. Le même jour atterrit un cinquième Heinkel 51 piloté par un autre Allemand, Knüppel. Sur le coup de midi, les pilotes espagnols se préparent à monter dans leur machine pour escorter les Junkers. Cependant, le Heinkel de Pardo est victime d'une avarie au train d'atterrissage et le pilote va participer à la mission à bord d'un Junkers 52. Celle-ci se déroule sans problème et ne rencontre aucune opposition; les Junkers larguent leurs bombes de 100 kg sur le terrain de Getafe. Au retour, Pascual, affaibli par une maladie qui l'avait tenu éloigné de l'aviation pendant quelques années, rate son atterrissage et son avion se

Un He 51C sur le terrain de Racajo, fraîchement sorti des ateliers de peinture. Il est prêt à être livré aux unités de combat espagnoles et ne porte pas encore d'insigne.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

retrouve en pylône. Cette immobilisation momentanée de la machine sert d'excuse à Eberhard et à ses compagnons pour demander à Franco, par l'intermédiaire de von Scheele, de rendre les Heinkel 51 aux Allemands. Cette demande est acceptée peu après. Cela a pour conséquence de dissoudre l'escadrille espagnole et de susciter une réaction amère chez les pilotes espagnols. Dépités, ils décident alors de demander une affectation dans des unités terrestres, mais Kindelan, chef de l'aviation Nationale refuse de faire suivre leur demande. Les choses s'arrangent peu de temps après, car ils apprennent qu'ils vont voler sur les Fiat CR.32 que les Italiens commencent à livrer.

On recommence tout

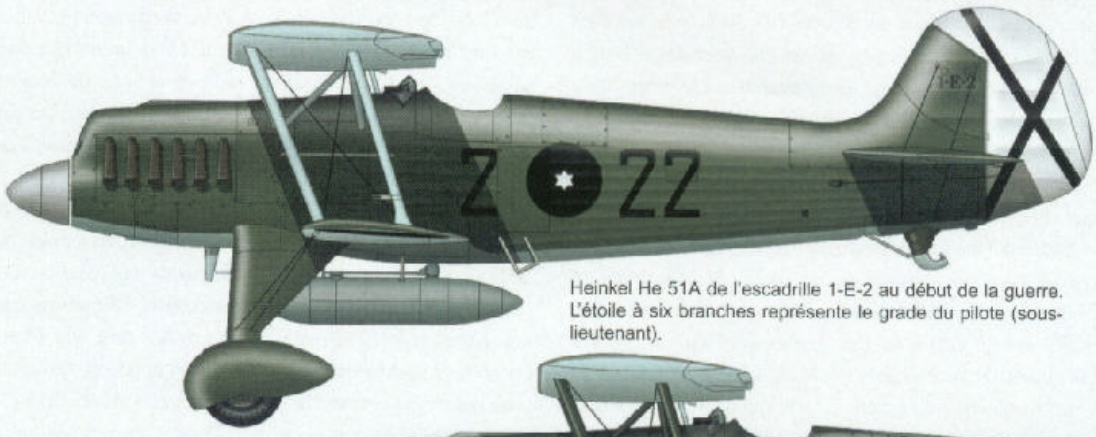
Fin septembre 1936 arrive un nouveau lot de Heinkel 51. Ce sont neuf avions qui sont normalement destinés au Allemands. Cependant, les Espagnols exercent une telle pression que les Allemands acceptent de leur transférer trois machines. Mais comme il n'a pas été précisé quels avions doivent être livrés, les Allemands s'empressent de donner trois avions du premier lot, parmi les plus fatigués. Le mois suivant, grâce à une souscription populaire dans la province d'Aragon, trois nouveaux exemplaires sont achetés. Ils sont immatriculés 2-54, 2-55 et 2-56 et sont baptisés respectivement « Zaragoza », « Huesca » et « Teruel ». Les six Heinkel forment une escadrille qui est placée sous le commandement de Manrique Montero Mera et de Cesar Martín Campos. Les autres pilotes présents sont Alfredo Arija, Ramón Senra, Johann Krug [1] et Jorge Muntadas Claramunt. Le Heinkel 51 n'étant pas un chasseur de première classe, il est destiné à combattre sur des fronts secondaires. C'est ainsi qu'au mois de décembre, il se trouve sur le front de Teruel, et le 27, la patrouille que commande la *Capitán* Alfredo Arija engage un furieux combat; Arija est abattu et tué, mais Krug réussit à détruire un Potez 540 de l'escadrille « España », escadrille commandée par André Malraux. Deux jours plus tard, alors que quatre He 51 sont en alerte (le cinquième ayant capoté peu de temps avant) sur le terrain de Caudé, une formation de Polikarpov I-15 « Chatos » de l'escadrille soviétique attaque l'aérodrome. Les Soviétiques parviennent à endommager les avions espagnols au point que les Heinkel doivent être démontés pour être transportés par rail jusqu'à Tablada pour y être réparés. De nouveau, l'*Aviación Nacional* se retrouve sans Heinkel !

L'un des premiers He 51 utilisés par l'Aviacion Nacional. On le voit ici en mars 1937 avec l'escadrille 2-E-5 commandée par Angel Salas. Comme tous les autres He 51, il est alors encore employé comme chaseur sur le front Nord.

Deux mois plus tard, la Légion Condor décide de remplacer les He 51 de l'une de ses escadrilles par des Messerschmitt Bf 109B. Ainsi, les Espagnols se retrouvent en possession de 21 Heinkel 51, parmi lesquels on compte également les avions qui avaient été endommagés le 29 décembre 1936. Ils peuvent alors créer trois escadrilles, chacune de 7 avions, dénommées 1-E-2, 2-E-2 et 3-E-2, qui sont placées respectivement sous la responsabilité de Manrique Montero, Angel Salas et Cesar Martin Campos.

L'escadrille 1-E-2 doit s'installer à Saragosse. On y retrouve Johan Krug, Francisco Bofill, Ramon Senra, Jaime Palmero, Rodolfo Emricourt [2] et Ernesto Nihenhuisen [3]. L'escadrille 2-E-2 est détachée dans les Asturies, mais le 10 avril elle est envoyée à Saragosse avec les pilotes Jesús Rubio, Manuel Vazquez Sagastizabal, Manuel Allende, Joaquin Asaldo, Jorge Muntadas et Rafael Mazarrebo. Quant à l'escadrille 3-E-2, elle entre en action principalement sur les fronts du Sud, mais au début du mois d'avril, elle vole aussi sur Saragosse. Ses pilotes sont Miguel Guerrero, Javier Murcia, Aristides Garcia López, Pablo Atienza et Carlo Serra. Malheureusement, avant que les trois escadrilles se réunissent, un accident survient. Deux He 51 entrent en collision en plein vol, causant la mort de Bofill et blessant grièvement Krug. Ce dernier ne pourra plus voler en opérations et terminera la guerre comme instructeur à l'école de transformation de Jerez.

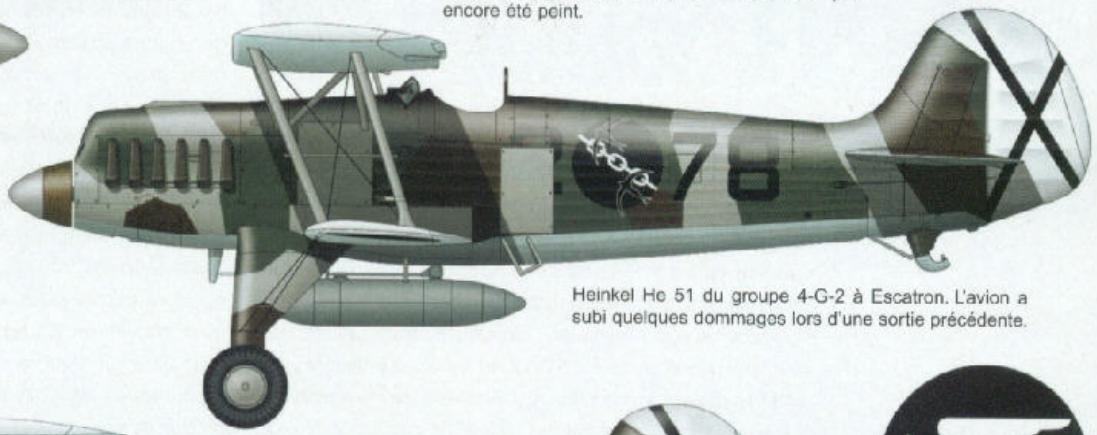
Les 16 et 17 avril, les He 51 réalisent leur dernière mission. Ils abattent quatre I-15 et un SB-2 « Katiouchka » pour la perte de l'*Alférez* Palmero qui entre en collision avec l'un des « Chato » au cours du combat. À partir de ce moment-là, les He 51 sont appelés à réaliser des missions de mitraillage au sol, dénommées « *cadenas* » (chaînes) par les pilotes. Dans ce type de mission, chaque avion protège celui qui le précède, l'avion de tête reprenant la dernière position après avoir dégagé au terme de sa passe, créant ainsi une boucle sans fin. La division « Karl Marx » est l'une des premières unités terrestre à subir ce genre d'assaut. Les attaques des Heinkel sont si efficaces que la « Karl Marx » est obligé d'abandonner ses positions laissant derrière elle 400 cadavres.



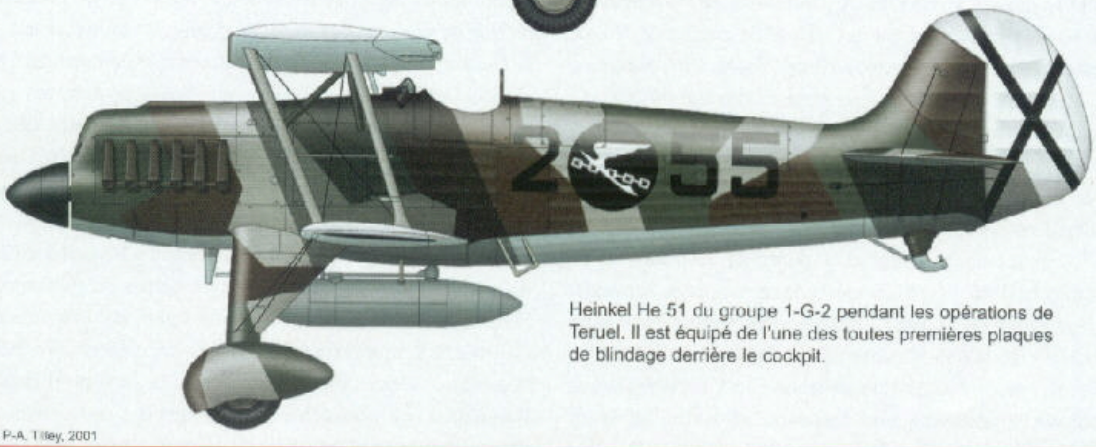
Heinkel He 51A de l'escadrille 1-E-2 au début de la guerre. L'étoile à six branches représente le grade du pilote (sous-lieutenant).

Heinkel He 51 de l'escadrille 2-E-3 à Tablada, avec un nouveau schéma de camouflage.

Heinkel He 51C vu à Recajo à la fin de la guerre, à sa sortie des ateliers. L'insigne d'escadrille n'a pas encore été peint.



Heinkel He 51 du groupe 4-G-2 à Escatron. L'avion a subi quelques dommages lors d'une sortie précédente.



Heinkel He 51 du groupe 1-G-2 pendant les opérations de Teruel. Il est équipé de l'une des toutes premières plaques de blindage derrière le cockpit.

© P-A. Tilley, 2001

Au même moment, l'escadrille 2-E-2 est dissoute. Salas et ses pilotes sont alors mutés au groupe 3-G-3 qui vole sur Fiat CR.32. Ce groupe est commandé par le *Comandante* García Morato. Les deux escadrilles restantes constituent un nouveau groupe de chasse, le 1-G-2. Ce groupe reste sous le commandement de Manrique Montero et les deux chefs d'escadrille sont les capitaines Corsini et Martin Campos.

La première sortie du 1-G-2 a lieu au cours de la contre-offensive Nationaliste sur le front de Teruel, entre Celadas et Muletón. La contre-attaque est un succès et à partir du 26 avril, le front redevient calme. La 2ème escadrille, quant à elle, s'établit sur le terrain de Lacua près de Victoria, à partir duquel elle effectue plusieurs missions de protection au profit des He 46 « Pavos » du groupe 1-G-11 qui opère au-dessus de Bermeo et de Guernica (front basque). En mai, la 1-E-2 descend jusqu'à Leon et va servir jusqu'à la fin du mois de juillet à la protection du front des Asturies récemment stabilisé. Alors que la 2-E-2 connaît une activité faible, la 1-E-2 se retrouve en pleine bataille en vue de défendre la ville de Huesca. Ainsi, le 13 juin, les He 51 de Corsini, accompagnés de Fiat CR.32, escortent des He 46 du 2-G-11 et des Junkers 52 sans rencontrer d'opposition. Mais le lendemain, ce n'est pas la même chose et les 6 He 51, aidés par 8 Fiat CR.32, doivent repousser une trentaine de chasseurs Républicains I-15 et I-16 qui attaquent les 5 He 46 et les 4 Ju 52 Nationalistes. Le combat est féroce et se solde par la destruction de 3 I-15 et d'un I-16, sans perte du coté Nationaliste. Un dernier affrontement a lieu le 16 juin quand quatre He 51 et cinq He 46 accompagnés par neuf Fiat du 3-G-3 rencontrent une formation de Pilokarpov R-Z « Natachas » escortée par des I-16 de l'escadrille soviétique dans laquelle combat l'américain Frank Tinker. Un « Natacha » et un « Rata » sont abattus sans perte encore une fois du coté Nationaliste, bien que Tinker fasse état dans ses mémoires d'un Fiat perdu.

Le commandant Gerardo Fernandez Perez et ses hommes du 4-G-2 devant un He 51 du groupe-frère, le 1-G-2 à Escatron.

À la fin du mois de juillet, l'*Ejercito Popular* lance une nouvelle offensive dans le secteur d'Albarracín. Le groupe 1-G-2 y participe au complet à partir de l'aérodrome de Calamocha. Petit à petit commence la campagne de Santander et l'escadrille de Martín Campos revient dans le Nord pour s'établir sur le terrain de Calahorra de Boedo. Elle se retrouve ainsi au même endroit que le groupe J/88 du *Hauptmann* Gotthardt Handrick. Au cours des premiers jours de l'offensive, l'*Alférez* Queipo de Llano fait un atterrissage qui se termine par un pylône. Cela provoque la risée des Allemands, qui oublient que Queipo est un pilote novice qui était auparavant mitrailleur sur Junkers Ju 52. Ce lendemain, le *Hauptmann* Handrick laisse son He 51 dans la même position et notre malheureux pilote espagnol s'empresse de photographier l'avion. On peut imaginer que cela ne fut pas très apprécié des Allemands qui ont dû avaler leurs propos de la veille !

Le temps qui s'était détérioré s'améliore le 20 juillet et les vols peuvent reprendre. Deux patrouilles sont envoyées au-dessus du front. Si la première ne rencontre pas de problème, ce n'est pas le cas de la deuxième. La patrouille entre un moment dans les nuages et Rafael Simón voit les avions de Cesar Martin Campos et de Manuel Ferreras enter en collision, causant la mort des deux hommes. Ils sont les premiers pilotes du 1-G-2 morts en action depuis la création de ce groupe. Le 24 juillet, les He 51 sont transférés sur le camp d'Orzales, près de Reinosa, qu'ils vont partager quelques jours avec les Bf 109B de la Légion Condor. Cependant, aucune action ne sera menée puisque Santander est pris par les Nationalistes le même jour.

Pendant ce temps, l'escadrille 1-E-2 prend part aux premiers combats de la bataille de Belchite. Dès le premier jour, l'*Alférez* Andres Nieto Navarro tombe au champ d'honneur et deux jours plus tard, c'est au tour de l'*Alférez* Salavador Blasco Román. Ces deux pilotes étaient de jeunes « bleus » sans expérience et n'avaient obtenu leur brevet qu'un mois auparavant. Mais le 2 septembre, c'est au tour d'un vétéran d'être abattu, l'*Alférez* Mariano Ruiz de Alda. Le 4 septembre, la 2-E-2 rejoint Saragosse pour combattre avec la 1ère escadrille et ces deux unités vont rester ensemble pour le restant de la guerre.

Les combats continuent

La bataille de Belchite terminée, un court répit est mis à profit pour remettre les avions en état. Les pilotes en profitent pour s'octroyer du bon temps dans la ville de Saragosse. Le 15 octobre, le calme est brutalement interrompu par l'attaque du terrain de Sanjurjo que les Républicains dénomment Garrapinillos. Cette attaque est réalisée par des I-15 escortés par des I-16, mais aucun des He 51 présent n'est touché. En revanche, six Fiat CR.32 de l'*Aviazione Legionaria* italienne, trois He 46 et trois Ju 52 de l'*Aviacion Nacional* sont détruits. À la fin du mois de novembre, le *Comandante* José Muñoz Jimenez, plus connu sous le nom de « El Corto » à cause de sa petite taille prend le commandement du groupe 1-G-2. Au même moment, quelques pilotes expérimentés de son groupe sont désignés pour être transformés sur Fiat CR.32 que les Italiens viennent juste de livrer. Pour compenser ces départs, d'autres pilotes expérimentés, ainsi que de jeunes pilotes venant de l'*Escuela de Transformacion*, sont mutés au groupe. Parmi eux se trouve le *Capitán* Mariano Cuadra qui devient le commandant en second. Dès lors, le groupe est organisé en deux « chaînes », la première commandée par Muñoz et la seconde par Cuadra. Début décembre, le groupe 1-G-2 est à Saragosse et le 14 il part pour un terrain de campagne près de Grájera dans le but de servir de couverture aux troupes Nationalistes qui avancent sur Madrid à partir de la région de Guadalaraja. Mais le lendemain de leur arrivée, les troupes Républicaines attaquent par surprise Teruel. Le 1-G-2 reçoit l'ordre de se retirer sur le terrain de Calamocha à partir duquel il effectue sa première mission le 27 décembre. Deux jours plus tard, la contre-offensive Nationaliste est déclenchée et le groupe fait deux missions d'appui au profit de l'infanterie et trois autres le jour suivant. Le

dernier jour de l'année, le temps se détériore et la neige fait son apparition en abondance; la température qui descend à –18°C entraîne la paralysie du groupe et les He 51 sont cloués au sol. Le premier jour de l'année, les He 51 tentent à deux reprises d'atteindre les lignes ennemies, mais la brume les oblige à retourner au terrain.

Le 5 janvier, deux missions sont réalisées contre le V^{ème} corps d'armée Républicain qui vient de contre-attaquer. Une brève accalmie s'installe qui est rompue le 15 janvier par deux missions au-dessus de Villel. Au cours de l'une d'elle, l'*Alférez* Luis Palacios est tué. Il recevra plus tard la *Medalla Militar Individual* à titre posthume. Les jours suivants, d'autres missions sont réalisées au-dessus d'El Muletón et un rythme soutenu est maintenu jusqu'à la fin du mois de janvier. Dans le but de reconquérir la Sierra Palomera, une action de diversion est montée pour faciliter la prise de Teruel. Les He 51 sont mis à contribution et plusieurs sorties sont exécutées les 5, 6 et 7 février. Ce même jour, l'*Alférez* Luis Martinez Amoedo est mortellement blessé au cours d'une mission. Après quelques jours d'accalmie, l'assaut final est lancé le 17 février. Jusqu'au 22, date de la prise de Teruel, les pilotes espagnols vont faire jusqu'à quatre sorties par jour, rencontrant toujours une DCA très puissante. Le 7 mars, après un court repos mérité, le groupe est envoyé sur l'aérodrome d'Alfamén en vue de participer à l'offensive en Aragon. Cette offensive se termine par l'accession à la Méditerranée ce qui a pour conséquence de couper le territoire Républicain en deux. Les He 51 sont très sollicités pendant cette offensive et changent fréquemment de terrain. Entre-temps, le 23 mars, le groupe perd le *Teniente* José Jimenez Guerra. Trois jours plus tard les pilotes Nationalistes doivent livrer un dur combat aérien au cours duquel l'*Alférez* Julian Aragón Muñoz trouve la mort et quatre autres pilotes (Güervos, Dieguez, Ozores et Gonzalez) sont blessés. Leur escorte de Fiat CR.32 perdent aussi deux des leurs dans l'engagement. Pour ses actions au combat, le groupe 1-G-2 est proposé pour la *Cruz Laureada de San Fernando*, la plus haute décoration espagnole.

Le 28 mars, les avions qui restent au sein du 1-G-2 sont envoyés au parc régional de Levante situé sur le terrain de Logroño pour remise en état des machines et donner un peu de repos aux pilotes. Le 11 avril, le groupe est envoyé sur l'aérodrome de Más de las Matas, nouvellement conquis, puis se retrouve à Caudé dans la province de Teruel. Le 1-G-2 est de nouveau engagé dans la dernière offensive Nationaliste sur Valence et le groupe perd deux avions, le premier le 25 avril, piloté par Ozores et le 26 avril, piloté par Ripollés. Les deux pilotes en sortent heureusement indemnes. Mais le mois de mai est plus mouvementé pour le groupe. Le 12 mai, le *Capitán* Cuadra est descendu mais parvient à faire un atterrissage non loin du village d'Escorihuela. Deux jours plus tard, le groupe perd deux autres Heinkel, dont le premier est évacué en vol par Ozores et le second parvient à rejoindre les lignes Nationalistes pour s'y écraser, tuant son pilote l'*Alférez* Fransisco Encinas. Le 24 mai, Mariano Cuadra doit encore une fois faire un atterrissage d'urgence. Le 26 mai, les combats se déplaçant sur la côte, la protection de la zone est confiée à la Légion Condor et le groupe est mis en repos. Il reprend le combat le 13 juin. Cinq jours plus tard, Julio Alegria est abattu et tombe dans le *no man's land*. Cependant, grâce aux Fiat CR.32 du 2-G-3 qui mitraillent les tranchées Républicaines sans relâche, il parvient à rejoindre le camp Nationaliste à l'aide d'un peloton d'infanterie. Le *Capitán* Cuadra, quant à lui, est poursuivi par la malchance et le 23 il est abattu une troisième fois, un impact ayant frappé l'hélice, le forçant à atterrir en catastrophe à bord de son Heinkel 2-17, celui-là même qu'il pilotait lors de son premier atterrissage forcé.

Ci-contre :
le 1-G-2 « Cadenas » est un groupe utilisé dans les missions d'appui.
Le 2-55, photographié sur le front de Teruel, montre l'insigne d'unité, mais aussi la plaque de blindage de protection du pilote.

Ci-dessous :
le commandant Perez et trois de ses pilotes, parmi lesquels le capitaine Uriarte, posent devant un alignement des He 51 du 4-G-2 à Escatron.

Au milieu du mois de juillet de nouveaux aérodromes sont disponibles pour les Nationalistes, comme ceux de Sarrio, Barracas et El Toro. Le 13 juillet, l'*Alférez* Rafael Serra Hamilton se tue accidentellement avec son He 51.

Un nouveau groupe de Heinkel.

En juin 1938, la Legion Condor décide de dissoudre les deux escadrilles 3./J88 et 4./J88. Les Heinkel 51 rendus disponibles sont remis aux Espagnols qui décident de créer un nouveau groupe de chasse, le 4-G-2. Cette nouvelle unité est placée sous le commandement du *Comandante* Gerardo Fernandez Perez, et ses chefs d'escadrilles sont les capitaines Manuel La Puente, un vétéran des He 45 « Pavos » et Mariano Uriarte.

Les Heinkel 51 sont pris en compte à Leon et l'entraînement des pilotes a lieu dans la région. Le 20 juillet, le *Comandante* Perez considère que ses pilotes ont reçu une formation suffisante et le groupe décolle pour le terrain de Trujillo. Le lendemain, le groupe reçoit son baptême de feu au-dessus de Aceuchal, missions qui sont répétées les 22 et 23 juillet.

De son côté, le groupe 1-G-2 qui ne dispose pas encore de tous ses avions, est envoyé le 26 juillet à Escatron pour opérer contre les Républicains qui menacent Caspe. Le 1er août, le Heinkel 2-47 reçoit cinq impacts dans son moteur, l'obligeant à atterrir dans une oliveraie. Cet atterrissage se passe mal, le train et l'hélice ne supportant pas le choc. Après l'échec de cette petite offensive, le groupe retourne à Logroño pour finir de compléter ses effectifs.

De son côté, le 4-G-2 qui se trouve toujours à Trujillo, commence ses missions qui consistent à sécuriser le secteur Zugar-Logrosan et la ligne de chemin de fer Castuera – Ciudad Real. Les premières sorties se déroulent le 8 août. Le 12 août, un affrontement a lieu avec des I-15 de la chasse Républicaine et Mariano Uriarte revient au terrain avec deux impacts sur son avion. Le 16, le groupe se déplace sur le terrain de Bequerencia qui vient juste d'être occupé par les troupes Nationalistes. Le même jour, le groupe attaque des chars T-26 de fabrication

un Heinkel He 51 au retour d'une mission. Son pilote, un jeune sous-lieutenant frais émoulu de l'académie militaire, a peint sur la cocarde de fuselage l'étoile à six branches symbolisant son grade.

soviétique qui viennent juste d'apparaître dans la zone. Le 19, il réalise pas moins de trois missions sur Peñalsordo et malgré le feu de DCA intense, tous les avions reviennent au terrain, même si certains sont troués à plusieurs endroits. Entre le 20 et le 23, ils participent à l'avance des troupes Nationalistes sur le Nava Ricimalillo. Les missions continuent jusqu'au 13 septembre date à laquelle le groupe est remplacé par son groupe frère, le 1-G-2.

Le 1-G-2 est déjà sur le brèche depuis le 11 août pour soutenir la 4ème division du coté de la Sierra de Pandols. À cette période, des pilotes portugais sont intégrés dans le groupe, comme Augusto Krug et Manuel Soares de Oliveira, et deux pilotes espagnols viennent renforcer l'effectif (Emilio Jimenez-Millas et Mir Astrie). Le 4 septembre, les Heinkel reçoivent l'ordre de décoller pour aller détruire un Fiat CR.32 qui s'est posé en pleine campagne. Cinq jours plus tard, le *Comandante* Muñoz remet son commandement au *Comandante* Vicente Eyalar Almazan. Muñoz part prendre le commandement du nouveau groupe de chasse qui est équipé de He 112 et de Bf 109B.

Le groupe 4-G-2 revient au combat alors que des négociations ont lieu à Munich. Le gouvernement du général Franco a pris des contacts officiels avec son homologue français afin de s'assurer de sa neutralité en cas de conflit mondial, contacts qui sont mal appréciés par les Allemands et les Italiens. De ce fait, l'*Aviacion National* augmente le rythme de ses missions en appui des troupes dans le but de pouvoir prétendre à sa part dans

la victoire finale. Entre-temps, l'une des escadrilles est placée sous le commandement du *Capitán* Antonio Perales, alors que l'autre continue sous le commandement de Mariano Uriarte. Les pilotes alors présents dans l'unité sont Garcia Paez, Lopez de Carrizosa, Macias, Lopez Saez, Gimenez Garrido, Salvador Domeq, Segovia et les volontaires portugais Barros, Brito et Guimaraes. Les missions continuent pendant la deuxième quinzaine de septembre et le 27, le *Teniente* José Macias Lora est abattu et tué par la DCA. Au cours de cette même mission, d'autres avions sont endommagés. Le mois d'octobre est tout aussi intense et les sorties continuent jusqu'au 7 novembre quand le V[ème] coprs Républicain se retire pour prendre position sur l'autre rive de l'Ebre. Le XV[ème] corps le suit bientôt et le 16 novembre la bataille de l'Ebre se termine, quoique des combats sporadiques continuent jusqu'au 22 novembre.

Le groupe 4-G-2 part se reposer puis il prend ses quartiers à Pomar près de Barbastro pour participer à l'imminente offensive en Catalogne. De son côté, le 1-G-2 redevient opérationnel et s'envole pour l'aérodrome de Recajo, à Logroño, le 26 octobre. Deux jours plus tard, les missions reprennent, sous le commandement de Noriega et Alvarez Cadorniga. Sont présents aussi des pilotes vétérans comme Dieguez, Maxi, Romero Requejo, Malain, Rey-Stolle, Goizueta, Jimenez Martin, Garcia Luben, Augusto Krug, Jimenez Millas, Lorente et Mir Astrie. En novembre, de nouveaux pilotes sont intégrés comme Tapias, Zarate, Varela et Gonzalez Velasco. Au début du mois de décembre, l'ordre est donné d'aller vers le Nord et le groupe se retrouve à Casteijon del Puente, où il rejoint le 4-G-2. L'offensive, retardée dans un premier temps, est lancée le 23 décembre. Les deux jours précédents les deux groupes 1-G-2 et 4-G-2 ont déjà effectué des reconnaissances dans le secteur nord. Le 23, malgré une météo exécrable, les He 51 réalisent plusieurs sorties d'appui au profit des divisions N° 1, 61 et 150. Pour ces actions, les deux groupes reçoivent les félicitations du général Agustin Muñoz Grandes. Le lendemain, l'avion de Mir Astrie est touché et il doit faire un atterrissage de fortune qui se termine mal pour Mir Astrie, tué dans cet accident. Le 27 décembre, l'*Alférez* Fernando Segovia Mora-Figueroa est abattu et tué au combat, devenant ainsi le dernier mort parmi les pilotes de He 51.

L'année 1939 commence en fait le 2 pour les pilotes de Heinkel. Ils sont interceptés par une formation de « Ratas », mais l'intervention de Fiat CR.32 Nationalistes et Bf 109 allemands leur permet de s'échapper sans encombre. En fait la DCA est le principal ennemi des Heinkel 51 et le 11 janvier, le 2-125 est touché et détruit dans l'atterrissage d'urgence qui s'ensuit, sans dommage pour le pilote. Au cours de cette mission, les 2-64, 2-116 et les trois avions du 4-G-2 sont aussi touchés. Le 14 janvier, les He 51 rencontrent une dernière fois des chasseurs Républicains, neuf « Chatos », mais les Fiat CR.32 interviennent à temps. Les pertes restent cependant légères pendant cette période et seul le Portugais Guimares est touché au cours d'une mission. Mais il parvient à rejoindre les lignes amies. La bataille pour la prise de Barcelone se termine le 26 janvier et les He 51 se trouvent alors sur le terrain d'Albatarrech. Ils déménagent ensuite sur Araño et font de nouvelles sorties à partir du 29 janvier. Deux jours plus tard, les 2-78 et 2-116 sont atteints par la DCA et le *Capitán* Mariano Uriarte se blesse en détruisant son Heinkel 2-102.

Le 9 février, les Heinkel volent pour la première fois au-dessus des Pyrénées, un survol qui symbolise aussi la fin de la campagne en Catalogne. Le groupe reste jusqu'au 16 février sur le terrain d'Araño, puis part prendre du repos. Le 10 mars il rejoint le terrain d'Almorox pour effectuer des vols de surveillance sur le front madrilène au cours des négociations qui doivent déterminer les conditions de reddition des Républicains. Elles échouent et les Heinkel doivent intervenir pour aider à rompre la tête de pont de Tolède. Le 28 mars les troupes Nationalistes entrent dans Madrid… la guerre d'Espagne est terminée.

NOTES

1 – Johann Krug est un volontaire allemand né à Nuremberg le 1[er] août 1899. Il s'est engagé dans l'aviation Nationaliste en octobre 1936. Il passe ensuite en stage de transformation à l'école de Jerez et en sort en novembre avec le grade de sous-lieutenant. Il est muté au groupe de chasse 1-G-2. Il abat un Potez 542 au dessus de Teruel le 27 décembre 1936. Il est promu lieutenant en juin 1937 et termine la guerre avec 985 heures de vol de guerre. À la fin de la guerre civile il retourne en Allemagne.

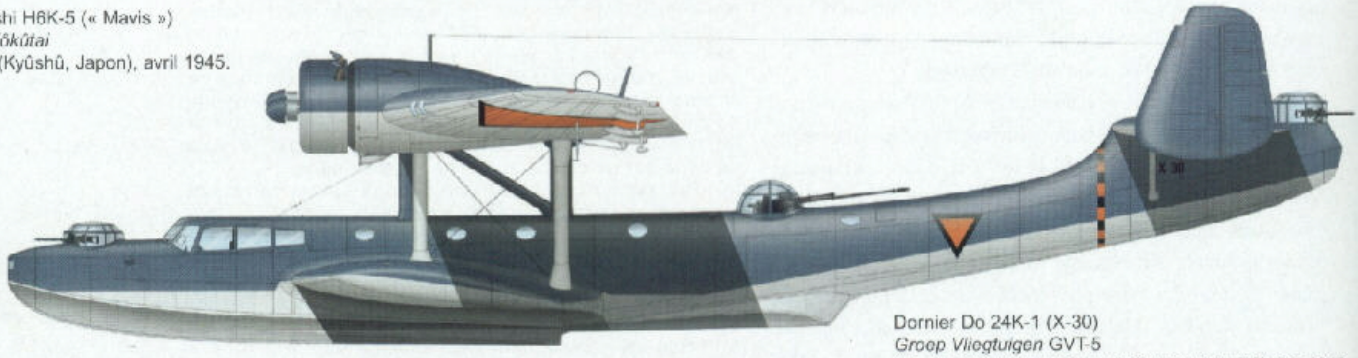
2 – Rodolphe de Emricourt de Grunne est un volontaire belge qui se retrouve aux cotés des Nationalistes en octobre 1936. Il s'engage dans une unité d'infanterie, la « Centuria Argentina », qui comprend essentiellement des volontaires argentins. Il est blessé le 7 octobre et demande son transfert à l'*Aviación National* en faisant état de son titre de pilote civil. Il est accepté et est envoyé à l'école de transformation de Tablada qu'il rejoint le 2 décembre. Un mois plus tard il sort de son cours avec le grade de sous-lieutenant de réserve et est muté au groupe 3-G-11 à Saragosse qui vole sur Heinkel 46 « Pavas ». Le 11 mars, il rejoint le groupe 1-G-2, puis le 3-G-3 et le 2-G-3 de chasse (Fiat CR.32). Avec ces dernières unités, il obtient 10 victoires confirmées et quatre probables. Il est récompensé par la *Medalla de la Campaña*, deux *Cruz del Mérito Militar* avec la distinction rouge, une *Cruz de Guerra* et la *Medalla Militar Individual*, deuxième décoration espagnole. Il est intéressant de noter que cette dernière lui fut décernée officiellement le 24 avril 1942, alors que Emricourt était déjà tombé au-dessus de la Manche et sous l'uniforme de la RAF au cours d'un combat contre les Allemands, ses anciens camarades de combat en Espagne.

3 – Ernesto Nihenhuisen est un autre volontaire allemand engagé dans l'*Aviación National*. Il était pilote mais aussi ingénieur. Il rejoint l'école de Tabalada le 10 février et le 14 il en sort pour aller rejoindre l'escadrille 1-E-2 avec le grade de sous-lieutenant de réserve. Fin novembre 1937, il vole sur Fiat CR.32 au sein des escadrilles 2-G-3 et 3-G-3. Il quitte la chasse en février 1938 pour voler sur Ju-52 au sein de la 1-G-22. Il termine la guerre sur He 111B (11-G-25) à San Javier. Il reste en activité pendant un an encore en Espagne, puis demande l'autorisation de retourner en Allemagne le 10 mai 1940. Il est incorporé dans une unité de bombardement de la Lufwaffe. À la fin de la guerre, il parvient à s'échapper des camps de prisonniers et à passer clandestinement la frontière franco-espagnole. Il y est reçu chaleureusement par ses anciens compagnons d'armes et est par la suite engagé comme pilote d'essai par la CASA. Il y travaillera jusqu'à sa retraite. Il vit aujourd'hui à Madrid âgé de 90 ans.

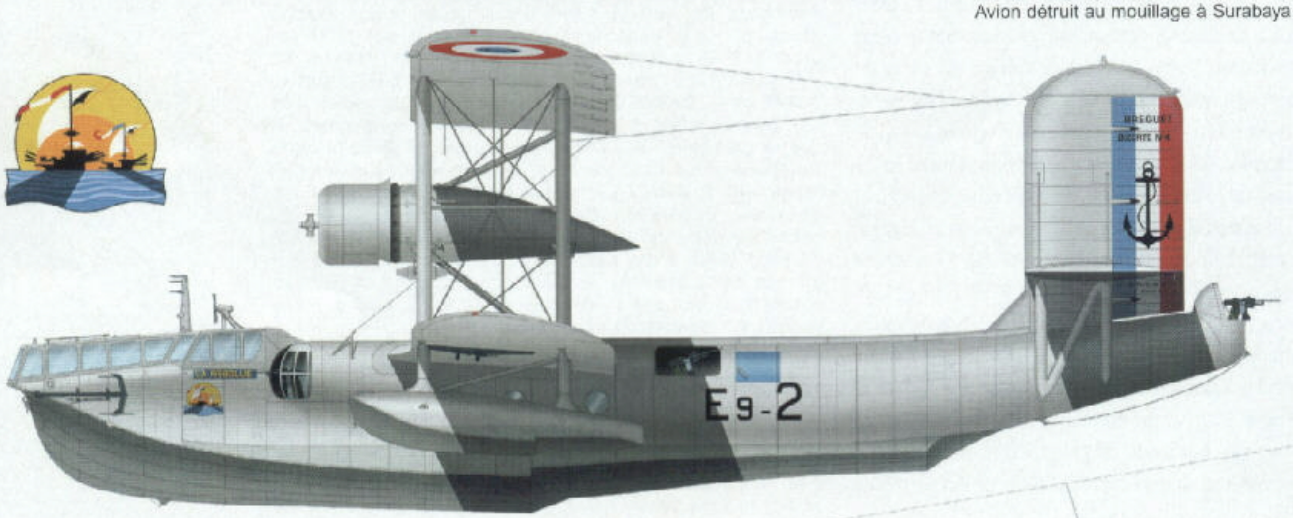
Sur le terrain de Logroño se trouve le parc régional de Levante où quelques He 51 attendent leur révision en mars 1938.

Lonely skies...

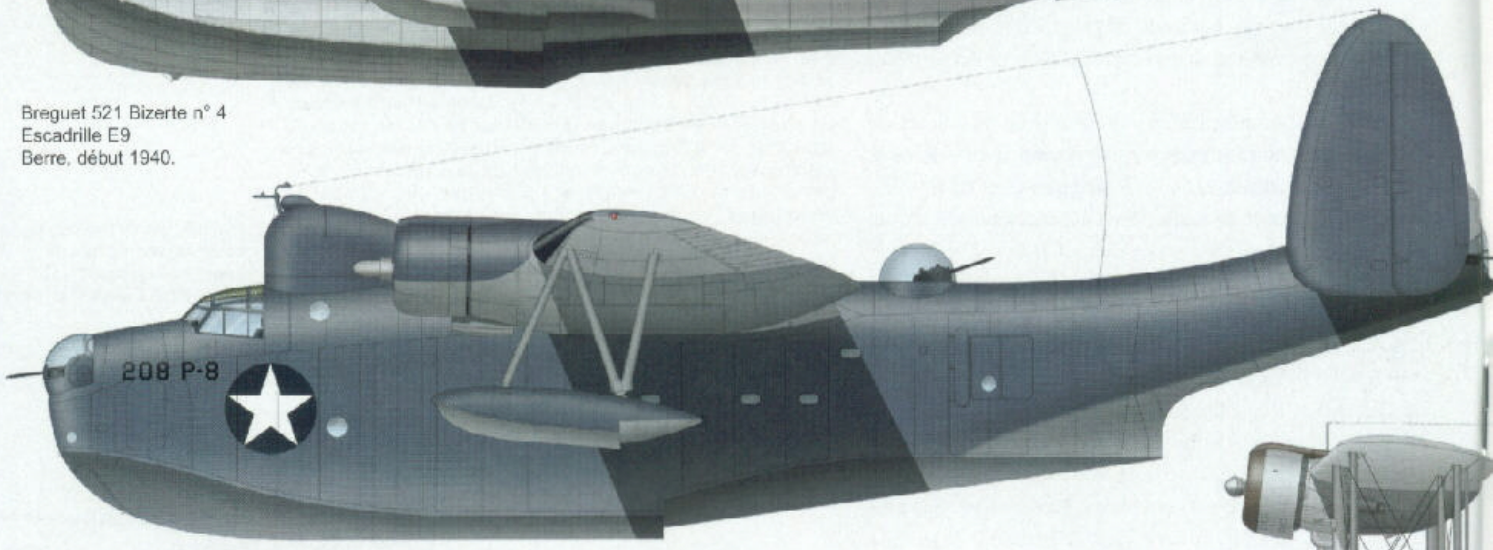
Kawanishi H6K-5 (« Mavis »)
901ème *Kôkûtai*
Hataka (Kyûshû, Japon), avril 1945.



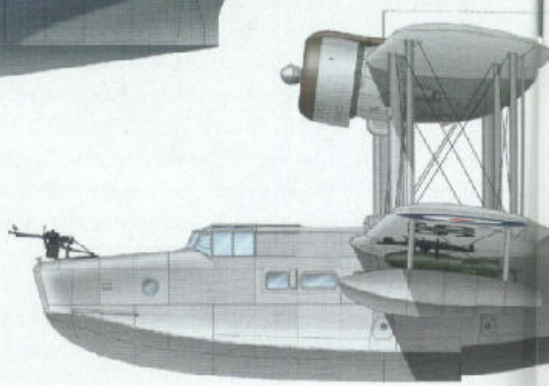
Dornier Do 24K-1 (X-30)
Groep Vliegtuigen GVT-5
Avion détruit au mouillage à Surabaya le 3 février 1942.



Breguet 521 Bizerte n° 4
Escadrille E9
Berre, début 1940.



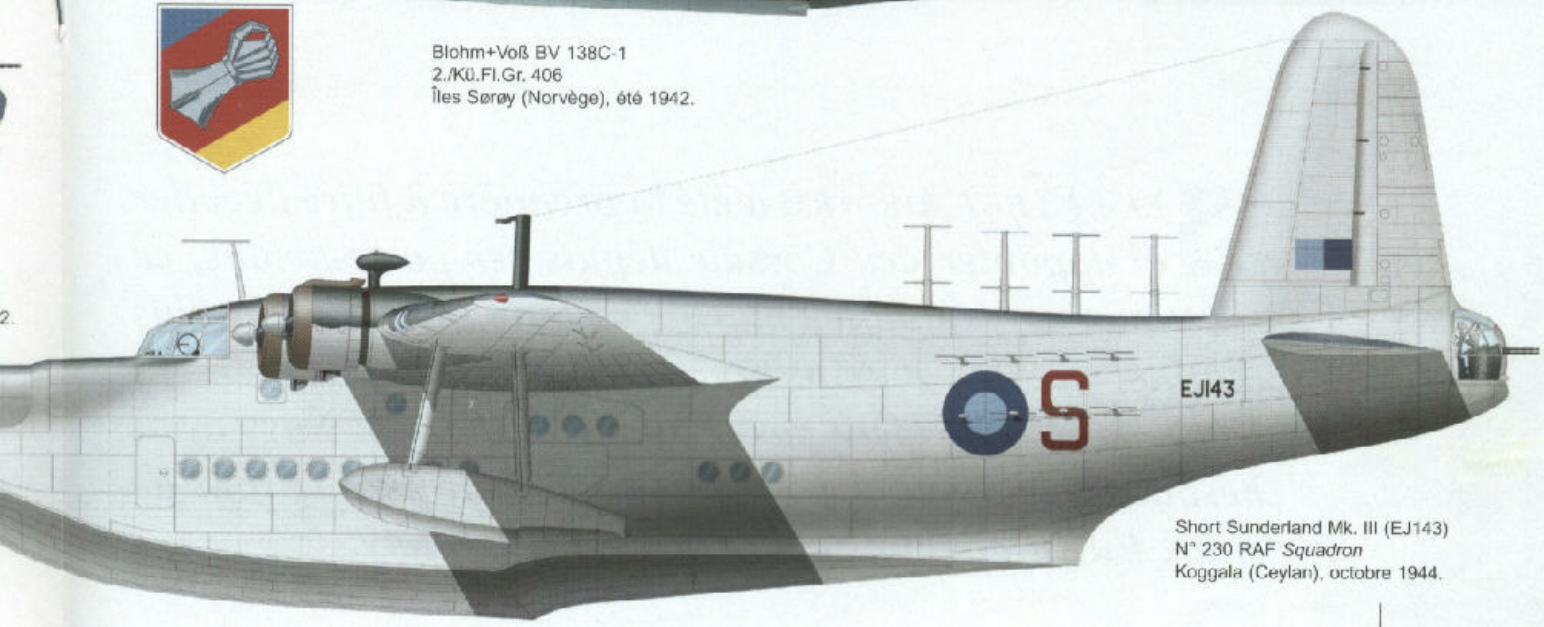
Martin PM-3
VP-208
Antilles anglaises, mai 1943.



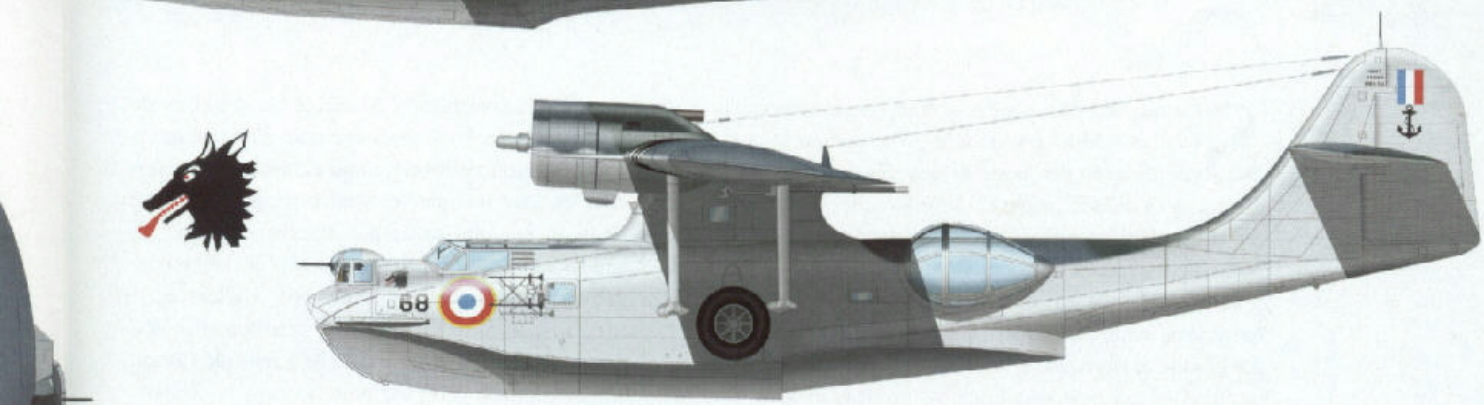
Saro Stranraer Mk. I (916)
N° 5 RCAF *Squadron*
Dartmouth (Nouvelle-Écosse), juin 1940.

© P-A. Tilley, 2001

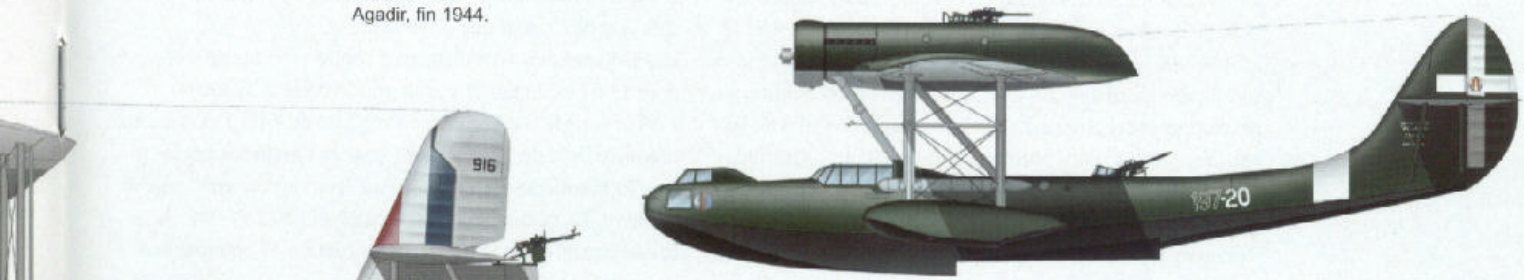
Blohm+Voß BV 138C-1
2./Kü.Fl.Gr. 406
Îles Sørøy (Norvège), été 1942.



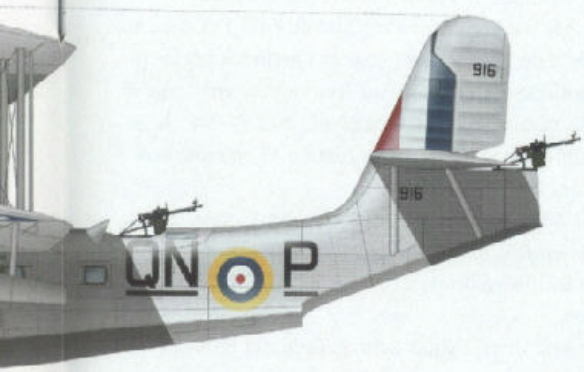
Short Sunderland Mk. III (EJ143)
N° 230 RAF *Squadron*
Koggala (Ceylan), octobre 1944.



Consolidated PBY-5A (BuAer 46968)
Flottille 8FE
Agadir, fin 1944.



CANT Z.501 (MM.35864)
197ª *Squadriglia*, 85° *Gruppo RM*
Tarente (Italie), mai 1943.



... deadly seas (1)

Les "Corsair" du Roy

Philippe Listemann

Si la Fleet Air Arm a été la première à faire décoller et apponter des Corsair depuis ses porte-avions, ce n'est pas parce que les marins britanniques étaient plus malins que les marins américains, c'est uniquement parce qu'ils n'avaient pas le choix ! La Royal Navy avait besoin de chasseurs performants à tout prix et tout de suite. Elle n'a jamais eu à regretter son choix.

Si la marine britannique et sa composante aérienne, la Fleet Air Arm (FAA), sont présentes sur tous les océans avec des porte-avions dès le début de la guerre, la Grande-Bretagne éprouve bien des difficultés à armer ses flottilles embarquées, en particulier celles équipées de chasseurs monoplaces. Pour des questions de coût, le choix se porte le plus souvent sur l'adaptation d'un avion terrestre en avion embarqué, comme le Gloster Gladiator et par la suite le Hurricane et le Spitfire. Mais ce ne sont que des pis-aller qui ne donnent que des résultats mitigés. Car s'il est plus facile de faire d'un avion embarqué un avion terrestre efficace, le contraire n'est pas aussi simple. Les Britanniques se sont donc naturellement tournés vers les États-Unis pour la livraison de matériel plus moderne et surtout mieux adapté. En effet, les Américains continuent à développer et construire des chasseurs uniquement pour leur marine. Dans un premier temps, le Grumman Martlet/Wildcat est choisi et, dès 1940, il remplace avantageusement le Sea-Gladiator alors en service. Cependant, les Britanniques, soucieux de ne pas négliger leur production nationale, développent une version embarquée du Spitfire, le Seafire. Moins cher à l'achat que l'avion américain, cet appareil peut également permettre de palier une rupture éventuelle des approvisionnements américains. Cependant, les Britanniques se rendent compte que leurs moyens de production ne sont pas extensibles à loisir et la priorité est donc donnée à la construction du Spitfire au détriment du Seafire. En 1943, la FAA se trouve dans l'obligation de remplacer le Wildcat vieillissant comme chasseur de couverture, tout en sachant que le Seafire ne peut pas être disponible en quantité suffisante. Encore une fois, les Britanniques se tournent vers les Américains qui leur proposent deux chasseurs, le Grumman F6F Hellcat et le Chance-Vought F4U Corsair. L'USN préemptant le F6F pour ses unités embarquées, puisqu'elle a rejeté le Corsair pour les missions à partir de porte-avions, la Grande-Bretagne doit se rabattre en premier lieu sur le Corsair. C'est la raison pour laquelle les Britanniques vont recevoir deux fois plus de Corsair que de Hellcat.

Les Britanniques vont distinguer quatre versions du Corsair, dont 2 087 exemplaires seront pris en compte au total.

Le Corsair Mk. I est la version anglaise du F4U-1 et aussi la première de série, dont 95 exemplaires sont livrés à la FAA. Les 70 premiers se distinguent par leur verrière en « cage à poules ». Ils reçoivent les matricules JT100 à JT194. Ils ne seront jamais embarqués et ne serviront qu'à l'entraînement. Aucun n'aura les ailes rognées.

Le Corsair Mk. II, première version opérationnelle, est l'équivalent anglais du F4U-1 avec saumons d'aile rognés. La FAA prend livraison de 510 exemplaires, immatriculés JT195 à 704.

Le Corsair Mk. III est l'équivalent du Brewster F3A-1. Près

Page opposée : des Corsair II du N° 738 *Squadron* en vol d'entraînement à Lewiston (USA) au milieu de l'année 1944. (Sauf mention contraire, les photos proviennent de la collection de R.C. Sturtivant)

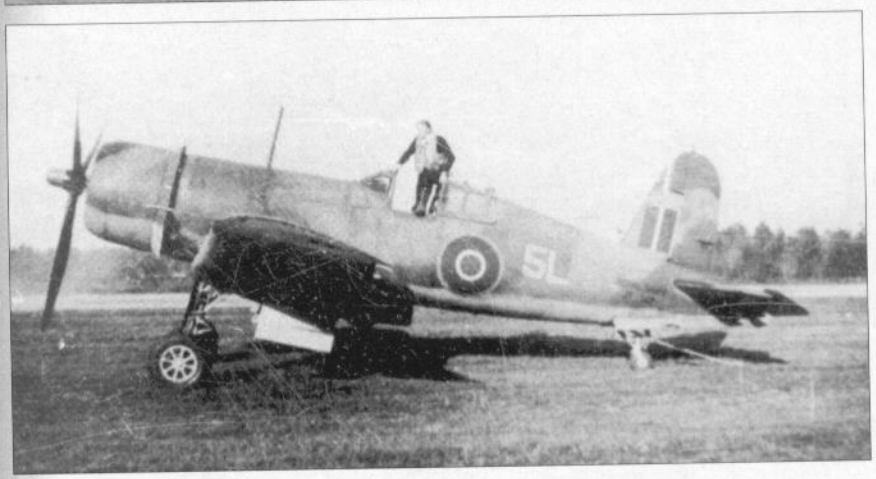
3BB
3BO
3BE

Les "Corsair" du Roy

de la moitié de la production de Brewster est livrée à la FAA (430 machines). Ces appareils portent le *serial* JS469 à JS888 et JT963 à JT972. Tout comme les Américains, les Anglais ont essentiellement utilisé le Brewster F3A-1 pour l'entraînement. Cela provient peut-être d'une certaine méfiance pour les avions sortis des chaînes de production de Brewster [1], en particulier due à la nécessité de renforcer les fixations des mitrailleuses sur ces exemplaires.

Le Corsair Mk. IV est la dénomination anglaise du FG-1A produit par Goodyear. Les Britanniques en reçoivent au total 932 immatriculés de KD161 à KE117 et de KE310 à KE389. Une dernière tranche de 40 Corsair IV prévue est annulée après la victoire sur le Japon (KE390 à KE429).

Les premiers Corsair possèdent une verrière de type « cage à poules », fortement critiquée par les pilotes à cause des nombreux angles morts qu'elle engendre. Ici un appareil (JT114) en cours de livraison.



Les Corsair Mk. I non modifiés ne servent qu'à l'entraînement des pilotes. On voit ici le JT142 affecté au N° 1835 *Squadron* à Brunswick au cours de l'été 1943. (Collection R.C. Jones)

Les débuts

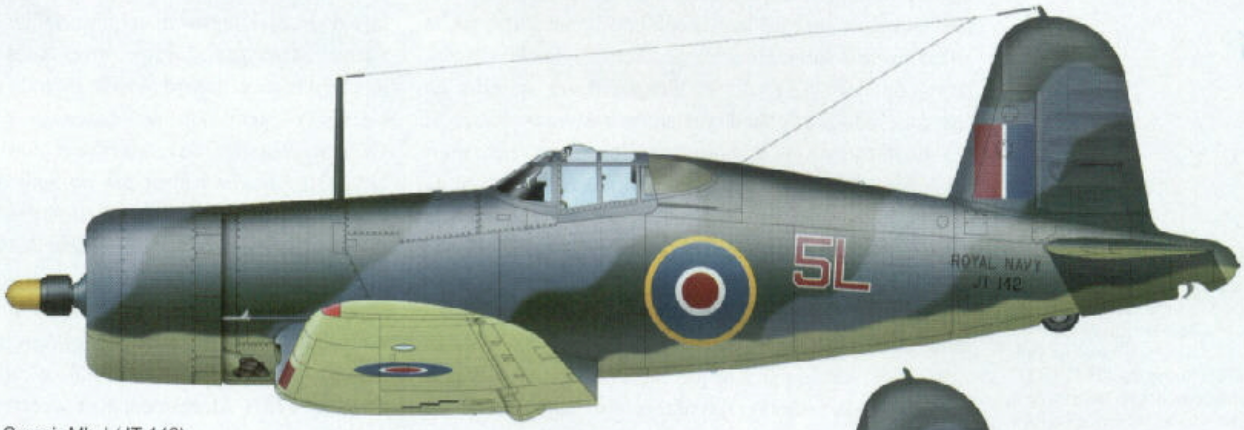
Les premières machines, des Corsair I, sont livrées en mai 1943 aux États-Unis. En effet, pour simplifier la mise en œuvre des avions d'origine américaine et la formation du personnel, la FAA a reçu l'autorisation de créer des unités aériennes sur des bases cédées par l'USN aux USA. Il faut se rappeler que beaucoup de navigants de la FAA sont formés depuis 1942 aux États-Unis et le fait de les entraîner sur leur futures montures de guerre semble frappé au coin du bon sens. Après leur sortie des unités d'entraînement avancé de la marine américaine, les pilotes sont d'abord assignés au N° 738 *Squadron*, créé le 1er février 1943 à Quonset Point (Rhode Island), pour se faire enseigner les bonnes habitudes de vol, c'est à dire... anglaises (*sic*). Le N° 738 *Squadron* est équipé non seulement de Corsair mais aussi d'Avenger, de Martlet (Wildcat) et de Harvard. Cet escadron est par la suite suppléé pendant un temps par le N° 732 *Squadron*.

Une fois leur stage terminé, les pilotes sont mutés dans leurs futures unités opérationnelles. C'est ainsi qu'une première vague de *Squadrons* qui doivent voler sur Corsair est créée dès le printemps 1943. Cela commence par le N° 1830 *Squadron* le 1er avril, suivi par le N° 1831 *Squadron* le 1er juin, les N° 1833 et 1834 *Squadrons* le 15 juin, les N° 1835 et 1836 le 1er juillet, le N° 1837 le 1er septembre et le 1838 *Squadrons* le 1er octobre. Chacune de ses unités reçoit une première dotation de 10 Corsair Mk. I, parfois complétée par des modèles ultérieurs, qui servent à réaliser le cursus de formation qui se déroule sur la base de Brunswick dans le Maine. Douze autres *Squadrons* sont créés en 1944 et 1945, le dernier en date, le N° 1853 *Squadron* le 1er avril 1945. Ce sont donc en tout 19 unités opérationnelles qui seront équipées de Corsair pendant la guerre [2]. Brunswick devient en août 1943 la base d'entraînement des pilotes de Corsair et ce, jusqu'au retour de la base aux Américains en août 1945. L'instruction dure environ quatre mois. À l'issue de cette étape, les escadrons touchent leurs avions « bons de guerre », en l'occurrence des Corsair Mk. II ou IV et sont envoyés en Grande-Bretagne pour parfaire leur instruction. Certains Corsair sont aussi envoyés en Grande-Bretagne où ils sont versés dans les unités de servitude de la FAA, tels que les N° 757 et N° 759 *Squadrons*. Le premier *Squadron* sert d'unité d'entraînement aux appontages sur porte-avions d'escorte, le second étant une unité de perfectionnement à la chasse. Ces deux unités vont garder leurs Corsair jusqu'à fin 1945, début 1946.

Les avions, une fois sortis d'usine, sont envoyés au centre de Roosevelt Field dans l'état de New York, ou à Brunswick pour certains d'entre eux, pour y être pris en compte et les adapter aux standards anglais. Le travail est confié aux équipes de Blackburn, bien rodées aux problèmes des avions embarqués. En effet, les Britanniques sont parfaitement au courant du refus de l'USN d'embarquer le Corsair à bord de ses propres porte-avions. Mais ils pensent qu'avec quelques modifications, ils pourront résoudre la question. En effet, dans leur esprit, le Corsair doit dès le départ être utilisé à bord des porte-avions. Ce n'est pas qu'ils ne trouvent pas les mêmes défauts au Corsair, loin s'en faut, mais ils n'ont pas tellement d'autre choix que de l'embarquer... il faudra que ça passe ou que ça casse. Ces modifications portent sur l'oléo de la jambe du train et le spoiler droit, reprises par la suite par les Américains et qui rendront les appontages moins dangereux. Mais, la modification la plus importante consiste à raboter les extrémités des ailes de 20 cm pour permettre le stockage dans les hangars des porte-avions

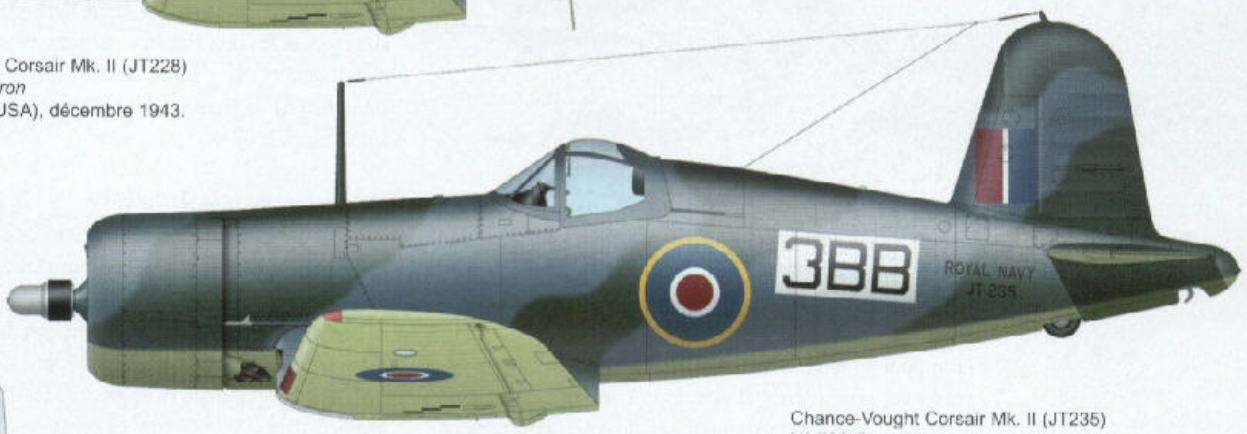
1– Brewster a toujours connu des retards de production et ce, même avant la guerre. Lancé dans la conception d'avions au début des années trente, Brewster a raté sa chance avec le F2A (Buffalo), qui n'était pas si mauvais que cela. Mais, alors que le contrat de la fabrication du Corsair en tant que F3A-1 aurait pu garantir son avenir, il semble que beaucoup d'appareils soient sortis avec des défauts de construction qui ont mécontenté les responsables du matériel de l'USN. Ce fait est devenu tellement critique que la commande initiale de 1 508 exemplaires a été réduite quasiment de moitié en juillet 1944. Quand on sait que l'USN demandait de plus en plus de Corsair, on comprend que cette décision n'a rien d'anodin. C'est un cas unique dans l'industrie aéronautique américaine de la guerre. Brewster a d'ailleurs terminé la guerre sous tutelle de l'USN du fait de sa mauvaise gestion. En avril 1946, Brewster déposera le bilan, accusant un déficit de plus de 500 000 dollars. Quand on dit que les fabricants d'armes se sont enrichis pendant la guerre, il semble qu'il y ait eu des exeptions !

2 – En plus des sept premiers cités, on trouve les N° 1841, 1842, 1843, 1845, 1846, 1847, 1848, 1849, 1850, 1851, 1852 et 1853 *Squadrons*.



Chance-Vought Corsair Mk. I (JT 142)
N° 1835 *Squadron*
Brunswick (USA), automne 1943.

Chance-Vought Corsair Mk. II (JT228)
N° 1833 *Squadron*
Machrihanish (USA), décembre 1943.

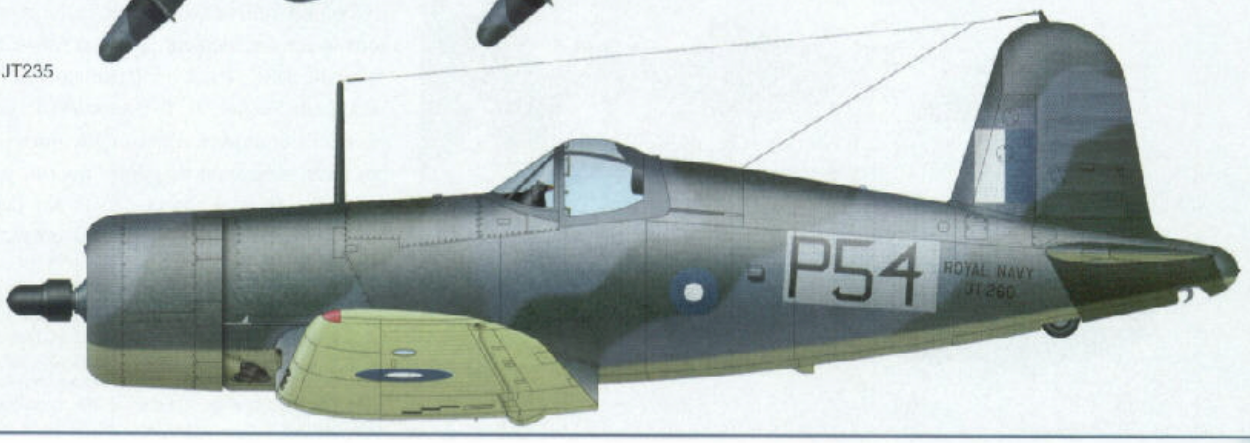


Chance-Vought Corsair Mk. II (JT235)
N° 738 *Squadron*
Lewiston (USA), fin 1944.

Vue en plan du JT260

Chance-Vought Corsair Mk. II (JT260)
N° 757 *Squadron*
HMS *Unicorn*, Puttalam (Ceylan), juin 1944.

Vue en plan du JT235



© P.A. Tilley, 2001

anglais, moins hauts que leurs homologues américains. Ce fait aura des conséquences bénéfiques secondaires, car la réduction de la surface alaire engendrera une faible augmentation du taux de roulis et une meilleure stabilité en approche, puisque l'effet de flottement s'en trouve réduit. Si ces modifications ont d'abord lieu à Roosevelt Filed, il est par la suite nécessaire d'exporter une partie du travail en Grande-Bretagne et, vers la fin de la guerre, les Corsair sont aussi modifiés dans d'autres bâtiments de Blackburn, comme ceux Abbotsinch en Écosse. C'est aussi à cet endroit que quelques avions sont transformés pour la reconnaissance photographique.

Le Corsair I sera le seul à ne pas être ainsi modifié, puisqu'il est réservé à la formation des pilotes aux États-Unis. Dès le départ, il surprend ses pilotes par son comportement à l'atterrissage. Le Corsair n'est pas un avion facile à piloter et le *Lieutenant-Commander* L.E.D. Walthall, ancien pilote d'Albacore, l'apprend à ses dépens. Le 3 juin 1943, il est censé convoyer le JT103 de Roosevelt Field à Quonset Point avec escale à Mineola. Il décide de faire quelques tours de piste pour se familiariser avec la machine, mais alors qu'il approche pour atterrir, il adopte une mauvaise assiette et décroche à quelques pieds au-dessus du sol. L'avion rebondit et Walthall perd le contrôle un instant en tentant d'arrêter la machine; l'avion termine sa course en soleil, heureusement sans mal pour Walthall, mais le Corsair est bon pour le pilon. Cependant, ce genre d'accident ne se termine pas toujours aussi bien. Au cours de cette même journée, le *Lieutenant* J.E. Gaunt de la Royal Canadian Navy (RCN) décolle pour l'une de ses premières prises en main à bord du JT116 qui a été livré trois jours plus tôt au N° 1830 *Squadron*. Au décollage de North Kingstown, terrain satellite de Quonset Point, Gaunt baisse le nez un peu trop et les pales de l'hélice touchent la piste. Il perd alors le contrôle de la machine qui s'écrase et prend feu immédiatement. Malheureusement, Gaunt ne peut sortir de la machine et périt carbonisé. Mais le N° 1830 *Squadron* n'est pas au bout de sa malchance. Quelques jours plus tard, le 14 juin, il perd deux autres pilotes. C'est d'abord le *Sub-Lieutenant* A.M.L. Harris, qui se tue au cours d'une séance de tours de piste à bord du JT110. Il semble qu'il ait serré un peu trop l'un de ses virages et qu'il ait décroché. L'avion a plongé dans un bois, ne laissant aucune chance à son pilote. Puis c'est au tour du *Sub-Lieutenant* D.H. Morgan qui perd le contrôle de son Corsair JT117 au décollage de North Kingstown et va s'écraser contre un dépôt de bombes. L'avion explose, tuant trois personnes au sol et en blessant 21 autres. Quant à Morgan, il décède le lendemain de ses blessures. À la suite de ces accidents mortels, les Britanniques vont apprendre à se méfier du Corsair et les accidents seront moins nombreux. Malgré tout, le taux d'accident restera élevé et, sur les 92 Corsair I perçus [3], environ 45 seront être radiés à la suite d'accidents causant la mort de onze pilotes. En août 1945, les Britanniques ne restituent que 21 Corsair Mk. I et quelques autres des modèles présents sur le territoire américain [4]. Les autres modèles de Corsair, moins nombreux, se montreront plus tolérants avec leurs pilotes et une trentaine de Corsair sera pliée sur le territoire américain, entraînant la mort de 8 autres pilotes.

Les Corsair Mk. III n'ont pas été utilisés en combat, mais ont servi à l'entraînement des pilotes, principalement au Royaume-Uni. C'est le cas du JS481 du N° 759 *Squadron*, photographié à Yeovilton au milieu de l'année 1945.

Les accidents ont été nombreux lors de la formation des pilotes aux États-Unis. Ici un appareil du N° 1835 *Squadron* posé sur le ventre près de Brunswick en septembre 1943. (Collection R.C. Jones)

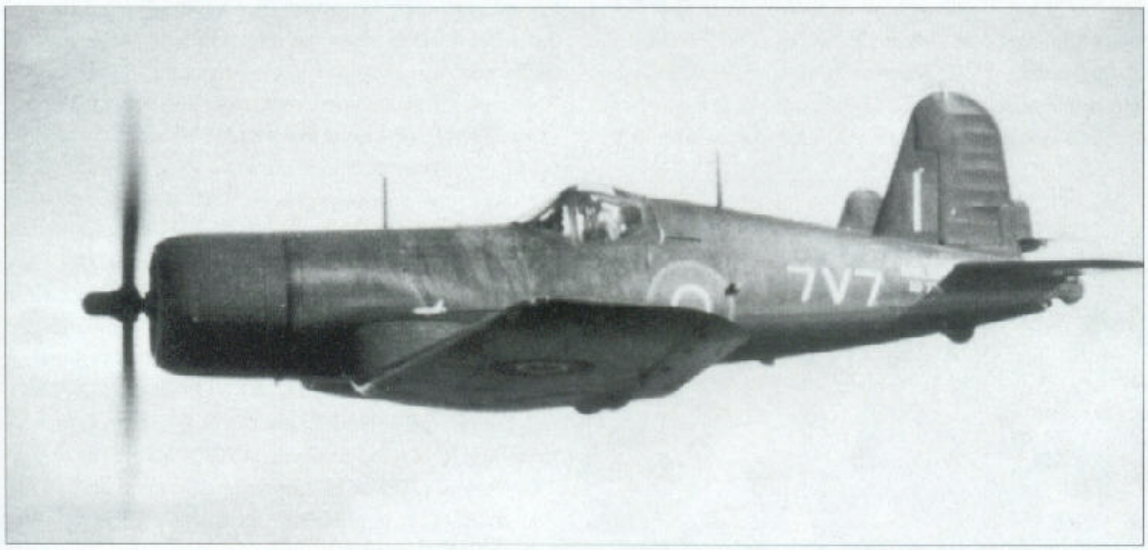
À l'attaque du monstre d'acier

La FAA connaît le privilège d'être la seule composante aérienne à déployer le Corsair dans les eaux européennes. Alors que les escadrons de Corsair commencent à rejoindre la Grande-Bretagne à la fin de leur entraînement initial aux États-Unis, une menace pèse toujours sur les convois qui traversent l'Atlantique Nord en cette fin d'année 1943. Cette menace s'appelle le *Tirpitz*, navire de la Kriegsmarine qui a trouvé refuge dans les fjords profonds de Norvège. Dès octobre 1943, il a été envisagé de créer le 47th *Naval Fighter Wing*, entièrement composé d'unités équipées en Corsair. À l'origine, il aurait dû regrouper trois escadrons, les N° 1834, 1835 et 1836 *Squadrons*. Mais le 47th *Naval Fighter Wing* ne va disposer finalement que de deux escadrons, les N° 1834 et 1836 *Squadrons*, puisque le N° 1835 *Squadron* est dissous le 23 novembre 1943 pour donner naissance au N° 732 *Squadron*. Ce *Naval Fighter Wing* (NFW) est officiellement créé le 17 janvier 1944 et placé sous le commandement du *Lieutenant-Commander* F.R.A. Turnbull, DSC, qui commande alors le N° 894 *Squadron* volant sur Seafire III. C'est un officier expérimenté, avec plusieurs croisières à son actif, qui fait partie de cette première génération de pilotes qui ont volé sur Seafire en 1942. Le *Wing* embarque avec ses deux escadrons de Corsair sur le HMS *Victorious* en mars 1944, chacun

3 – Aucune information n'est disponible pour les JT105, 120 et 121. Il est possible que ces avions aient été victimes d'accident avant leur livraison et n'aient jamais été pris en compte par la FAA.
4 – Avec les 21 Corsair Mk. I, les Anglais vont restituer 4 Corsair Mk. II, 55 Corsair Mk. III et 101 Corsair Mk. IV soit 181 appareils sur les 2 087 perçus.

mettant en ligne 14 avions, soit un total de 28 Corsair Mk. II. En embarquant, les codes tactiques sont aussi changés : un « T » étant ajouté au code d'origine. Le N° 1834 *Squadron* s'identifie désormais par le code « T7 » et le N° 1836 *Squadron* par « T8 », ce code étant suivi de la lettre individuelle. Ces unités sont placées respectivement sous les ordres des *Lieutenants-Commanders* C.P.N. Charlton et C.C. Tomkinson, qui prennent ainsi tous deux leur premier commandement.

Le 8 mars 1944, le *Victorious* est intégré à une force navale qui ne comprend pas moins de sept porte-avions devant participer à l'opération « Tungsten », nom de code de l'objectif : le *Tirpitz*. Avant que cette force n'arrive sur sa zone, le 47th NFW est amputé d'un avion et d'un pilote, quand le 10 mars 1944, au cours d'un exercice avec des Spitfire de la RAF au large des côtes anglaises, le JT373 percute la mer, tuant sur le coup le *Sub-Lieutenant* P.C. O'Connor du N° 1834 *Squadron*. Moins d'un mois plus tard, le 3 avril, l'opération « Tungsten » est déclenchée. La première mission met en œuvre 121 avions répartis en deux vagues. Les Corsair font partie du dispositif de couverture, laissant les Hellcat et Wildcat s'occuper des nids de *flak*. C'est aussi la première fois que le Corsair est utilisé en opérations à partir d'un porte-avions. Les Corsair ne rencontrent aucune opposition et rebroussent chemin, sans avoir tiré un seul coup de feu. Cette première mission s'achève moins bien qu'elle a



Le Corsair Mk. IV KD776 du N° 1835 *Squadron* probablement à Nutts Corner à la mi-45, lors de l'entraînement de l'unité avant son entrée en action contre les Japonais.
À l'inverse des autres modèles, tous les Mk. IV semblent avoir été revêtus de la livrée standard US Navy (*Midnite Blue*).

commencé, puisque le *Sub-Lieutenant* A.W. Direen de la Royal New Zealand Navy (RNZN) rate son appontage et termine sa course dans la barrière de sécurité. Son avion le JT299, trop gravement endommagé, est jeté par dessus bord, après avoir été dépouillé de tout ce qui pouvait être récupéré. Une autre opération est montée le 26 avril, baptisée « Ridge Able ». Cette fois, les Corsair qui veulent être plus offensifs, descendent d'un niveau et sont vite pris à partie par la *flak*. Le résultat ne se fait pas attendre. Deux avions sont touchés qui doivent faire un amerrissage forcé. Les *Sub-Lieutenants* J.W. Mayhead (RNZN) et D. Robertson, pilotant respectivement le T8Q/JT302 et le T8G/JT346 du N° 1836 *Squadron*, sont fait prisonniers.

À la mi-juillet 1944, un autre porte-avions intègre cette force navale. Il s'agit du HMS *Formidable* qui embarque les N° 1841 et N° 1842 *Squadrons*, commandés respectivement par les *Lieutenants-Commanders* R.L. Bigg-Wither, DSC and Bar et A. McD Garland. Le *Formidable* remplace le *Victorious* parti pour l'Extrême-Orient dans le courant du mois de juin. Le 17 juillet est lancée l'opération « Mascot », qui vise aussi des objectifs plus variés. L'entrée en matière des deux unités de Corsair du HMS *Formidable* se ne fait pas sans casse puisque deux Corsair sont perdus, l'un suite à une défaillance moteur, l'autre abattu par la *flak*. Les deux pilotes, le *Sub-Lieutenant* H.S. Mattholie (7T/JT404) et le *Lieutenant* R.E. Rubber (7R/JT450) sont faits prisonniers.

Mais la plus importante opération reste à venir : c'est l'opération « Goodwood » qui va durer trois jours à partir du 24 août. Entre-temps, le 6th NFW est créé sous le commandement du *Lieutenant-Commander* R.L. Bigg-Wither pour regrouper les N° 1841 et N° 1842 *Squadrons* à bord du HMS *Formidable*. Les Corsair subissent de lourdes pertes, tant à la *flak* que pour d'autres causes. Le N° 1841 *Squadron* perd deux avions, le *Sub-Lieutenant* C.E. Woodward RNZN (JT309) est abattu en flammes par la *flak* à l'entrée du fjord Kaafjord vers 16h05; il est tué sur le coup. Le *Sub-Lieutenant* C.G. Hartshorn, dont l'avion (JT310) est endommagé par la *flak*, revient avec difficulté vers le *Formidable*. Son moteur est en feu et un volet a presque été éclaté par un obus. Dans ces conditions, il ne peut pas apponter et doit se résoudre à se poser sur l'eau. Il est recueilli par un destroyer d'escorte. De son côté, le N° 1842 *Squadron* n'est pas non plus épargné. Le *Sub-Lieutenant* J.H. French est abattu et tué par la *flak* (JT606) au-dessus de l'objectif. Le *Sub-Lieutenant* E.W. Thornberry est aussi touché (JT470) et est aperçu pour la dernière fois en piqué dans un fjord voisin. Peut-être blessé, il n'a pas évacué son appareil et meurt à son bord. Au cours de cette opération, une dernière perte est enregistrée le 29 août, quand le *Sub-Lieutenant* J.G. Walker est lui aussi abattu et tué par la *flak* des destroyers qu'il mitraillait (JT492).

En septembre, le *Formidable* part pour l'Asie. Au cours de leur passage en Atlantique Nord, les Corsair ont aussi participé à des missions secondaires, comme l'attaque de convois allemands longeant les côtes norvégiennes. C'est ainsi que le 1er juin, un avion (7R/JT389) du N° 1834 *Squadron* est abattu par la *flak* d'un convoi et son pilote (*Sub-Lieutenant* J.F.R Ball) fait prisonnier, un autre ayant été perdu le 8 mai. En comptant les avions perdus pour des causes diverses, le *Victorious* a laissé 11 de ses 28 Corsair au

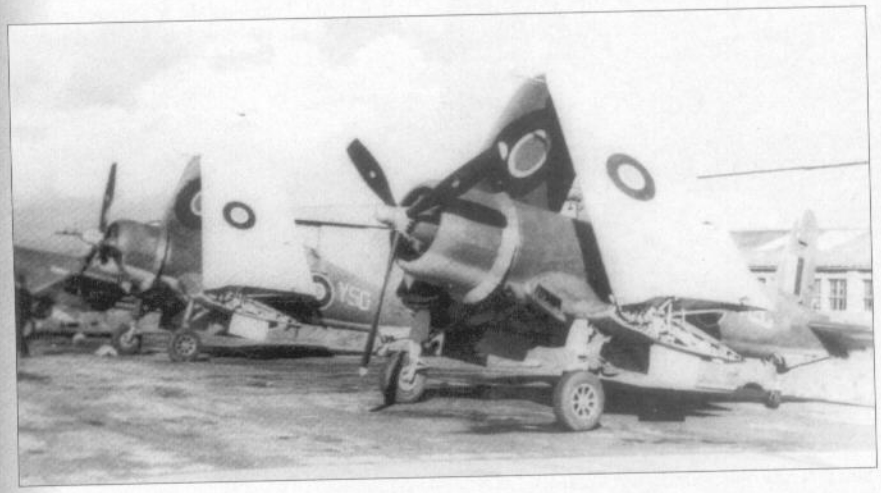
Les "Corsair" du Roy

cours de cette croisière et le *Formidable* 10 de ses 36 appareils. Le Corsair va sortir de cette zone de combat sans avoir pu se mesurer aux chasseurs allemands, mais en ayant goûté amèrement au feu des tubes de la *flak*.

Bandits at 12 o'clock

Si les Corsair de la FAA n'ont pas eu la chance de démontrer leurs véritables capacités face à la Luftwaffe, leur action contre l'Empire du Soleil levant sera plus remarqué. Alors que le HMS *Victorious* se trouve encore dans les eaux froides de l'océan Atlantique, le HMS *Illustrious* avec son 15 NFW (N° 1830 et 1833 *Squadrons*), commandé par le *Lieutnant-Commander* Richard J. Cork se trouve dans l'océan Indien. Ce dernier est un pilote émérite de la Royal Navy, titulaire de 13 victoires remportées pendant la bataille d'Angleterre; il s'est ensuite illustré comme pilote de Sea Hurricane en Méditerranée à bord du HMS *Indomitable*, ce qui lui a valu de recevoir le DSO. Mais son commandement

Alignement de Corsair Mk. III du N° 759 *Squadron* à Yeovilton en 1945. Cette unité était une sorte d'OTU de la Fleet Air Arm au Royaume-Uni.



à la tête du 15 NFW sera de courte durée. Le 14 avril, au terme d'un vol d'entraînement, il se présente pour apponter sur le *Illustrious* aux commandes du Corsair Mk. II JT347. Du fait de l'absence totale de vent au-dessus du porte-avions, il doit se résigner à aller atterrir à China Bay (Ceylan). De manière inexpliquée, il se présente dans le sens opposé à l'orientation de la piste. Il semble qu'une certaine confusion ait régné à China Bay pendant quelques minutes, car, malgré les rappels à l'ordre énergiques de la tour, Cork a

L'huile de coude est encore l'ingrédient le plus répandu pour manœuvrer les Corsair sur le pont des porte-avions, comme en témoigne cette photo montrant un Mk. IV à bord du HMS *Slinger* en 1945.

poursuivi son atterrissage et est venu percuter le Corsair Mk. II (JT205) du *Sub-Lieutenant* J.M. Anderson de la RNZN appartenant au N° 1830 *Squadron* qui était en cours de décollage. Le choc a été très violent et les avions ont instantanément pris feu, ne laissant aucune chance aux deux pilotes. Richard Cork est remplacé par le *Lieutenant-Commander* A.M. Tritton.

Les premières missions ont lieu le 19 avril en collaboration avec des Hellcat de la VF-12 de l'USN. L'objectif désigné est les installations de l'aviation Impériale japonaise de Sabang. Si les Hellcat américains parviennent à abattre trois « Betty », les Corsair doivent se contenter du lot de consolation en détruisant une douzaine d'avions au sol. Cependant, aucune perte n'est à déplorer.

En juillet, le HMS *Victorious* rejoint l'*Illustrious*. Ce dernier embarque un escadron supplémentaire, le N° 1837 *Squadron* du *Lieutenant-Commander* R. Pridham-Wippel. Avec l'arrivée provisoire du N° 1838 *Squadron* à bord du HMS *Victorious*, les deux *Fighter Wings* se retrouvent donc renforcés, comptant respectivement 39 et 42 appareils à la fin du mois. Ce renfort est réalisé en prévision des futures opérations qui ne tardent pas à prendre forme. La FAA retourne à Sabang tôt le matin du 25 juillet en couverture d'avions chargés de l'attaque de la base japonaise. Un « Sally » est mis en flammes vers 9h30 et la victoire est partagée entre les *Lieutenant* W.K. Munnoch (JT297/6K), *Sub-Lieutenants* N.N. Brynildsen et K.W. Seebeck, tous les deux de la RNZN (respectivement JT207/6B et JT282/6S) et F.C. Starkey (JT284/6M). Tous appartiennent au N° 1833 *Squadron*. C'est la première victoire revendiquée par les Corsair de la Royal Navy.

Une autre attaque est exécutée vers la fin de l'après-midi et le N° 1838 *Squadron* revendique un « Zéro » vers 16h45, attribué aux *Sub-Lieutenants* F.B. Heffer (RNZN) et F.G.L. Morgan (RCN). Vers 18h00, des Corsair retournent pour prendre des photos et constater les dégâts, et au moment où la formation se retire, des chasseurs japonais interviennent et engagent le combat. Entre 18h10 et 18h30, le N° 1830 *Squadron* s'octroie le plus gros tableau de chasse de la journée en revendiquant trois « Zéro ». Les pilotes victorieux sont les *Sub-Lieutenants* M. Barbour (JT203/7Q) et B.D. Quigg (?/7S) tous deux de la RNZN, et H.D. Whelpon (?/7K).

Cette journée a bien montré la polyvalence du Corsair, capable aussi bien d'effectuer des missions de chasse, d'appui tactique que de prises de photos. Cependant, deux *Squadrons* de Corsair sur les six sont retirés des opérations. Tandis que le N° 1838 *Squadron* quitte le *Victorious*, le N° 1837 *Squadron* de l'*Illustrious* est dissous. À la place, deux unités de Barracuda sont embarquées... beaucoup sur les porte-avions ont dû se demander s'ils avaient gagné au change !

Mais les deux porte-avions britanniques sont appelés sous d'autres cieux. L'action suivante est l'attaque des îles Nicobar. Une première mission est lancée le 17 octobre 1944 aux premières heures du jour. Les N° 1834 et 1836 *Squadrons*, accompagnant les Barracuda, effectuent un *straffing* en règle sur différents objectifs, en particulier des terrains d'aviation. Si l'aviation japonaise est complètement absente, la DCA nippone se montre adroite en abattant deux Corsair; il n'est pas encore 8h00 du matin quand le

Vue en plan du JT741

Chance-Vought Corsair Mk. II (JT441)
N° 1830 *Squadron*
HMS *Illustrious*, Sumatra, décembre 1944.

Vue en plan du JT690

Chance-Vought Corsair Mk. II (JT690)
N° 1833 *Squadron*
HMS *Illustrious*, Sumatra, janvier 1945.

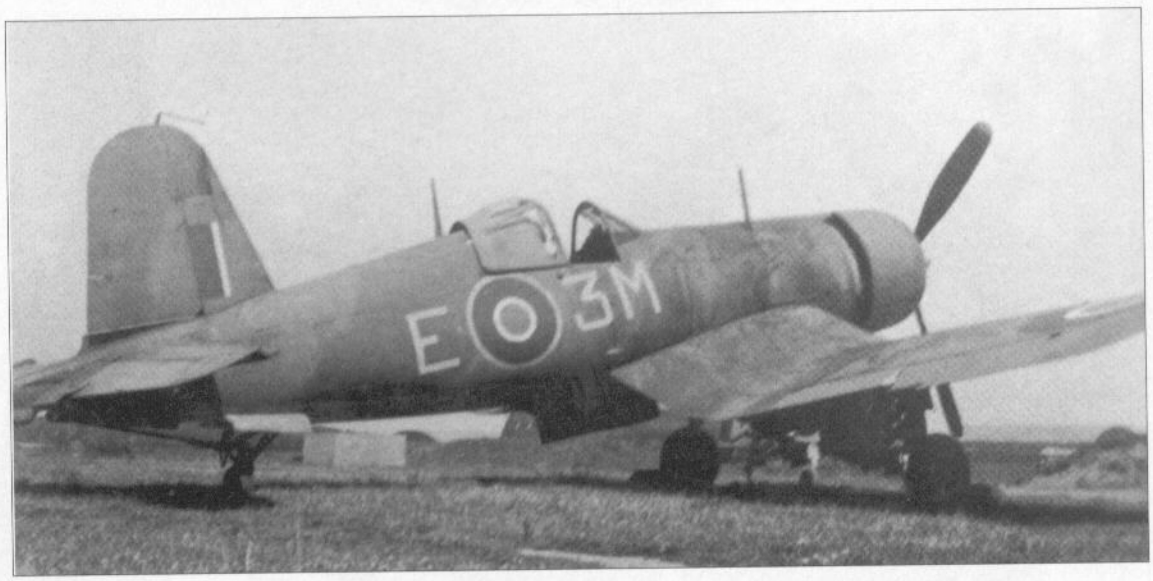
Chance-Vought Corsair Mk. II (JS481)
N° 759 *Squadron*
Yeovilton (Grande-Bretagne), fin 1944.

© P-A. Tilley 2001

Les "Corsair" du Roy

Lieutenant J.O. Chandler du N° 1834 *Squadron* (JT399) et le *Sub-Lieutenant* E. Hill du N° 1836 *Squadron* (JT308) trouvent la mort. Deux autres Corsair, endommagés par la DCA sont obligés de faire un amerrissage sur le chemin du retour. Les pilotes seront recueillis sains et saufs. Deux jours plus tard, une autre mission est exécutée en coordination avec des Hellcat de la FAA, mais cette fois l'aviation japonaise intervient. Les Corsair sont prompts à réagir et quatre « Oscar » sont abattus. Le *Lieutenant* L.D. Durno du N° 1834 Squadron, à bord du JT383/7D, en revendique trois, dont deux sont partagés avec son ailier, le *Sub-Lieutenant* I.L.Grave(JT403/7N). Grave est lui-même touché au cours du combat et doit faire un amerrissage au sud de l'île; il est récupéré plus tard. Quant au dernier « Oscar », il est attribué au *Lieutnant* J.B. Edmundson du N° 1836 *Squadron* (JT410/8H).

Aucune action majeure n'est entreprise jusqu'en janvier 1945 en raison d'une météo défavorable. Pourtant, l'objectif a été arrêté depuis longtemps : les raffineries de pétrole de Sumatra (Indes néerlandaises). L'opération baptisée « Meridian » comprend deux volets. Les Corsair doivent constituer la force de protection du dispositif d'attaque. Un peu avant, le 4 janvier 1945, un raid est lancé sur Pangkalan Brandan. C'est un succès et les Corsair se « frisent les moustaches » contre l'aviation japonaise qui essaie d'intervenir. Le *Lieutenant* Durno (JT383/T7D) refait parler de lui en abattant un « Sally » et un « Dinah », qui ont eu le malheur de se trouver au mauvais moment au mauvais endroit. Ces victoires sont cependant partagées avec le *Sub-Lieutenant* A.R. Mitchie (T7N) pour le « Dinah », et le *Sub-Lieutenant* E.J. Haviland-Davis (T8C) pour le « Sally ». Le *Lieutenant* Edmundson (JT410/T8H) abat quant à lui deux « Oscar » à dix minutes d'intervalle, le premier explosant en plein vol et le deuxième allant percuter la mer. Pendant ce temps un autre « Oscar » est descendu par les *Sub-Lieutenants* R.H. Burns (JT311/T7B), C.H. Singleton (JT365/T8J) et H.A. Rhodes de la RNZN (JT532/T8U).



Un Corsair Mk.III du N° 731 *Squadron* à East Haven en 1945.
Cette unité était chargée d'entraîner les officiers d'appontage (LSO) et disposait de plusieurs types d'appareil.

Le 24 janvier, les Britanniques lancent un nouveau raid, « Meridian I », contre les raffineries de Pladjoe dans la partie sud de Sumatra, situées à quelque 250 km à l'intérieur des terres. Des 144 avions envoyés contre cet objectif, 56 sont des Corsair appartenant aux *Illustrious* et *Victorious*. Les Corsair se divisent en deux groupes, le premier (32 avions), pour l'escorte rapprochée et en altitude des avions d'attaque, et un deuxième (24 avions), chargé de neutraliser les aérodromes japonais. L'effet de surprise est cependant éventé et l'aviation japonaise a le temps de décoller pour intercepter les intrus. Une partie des Corsair entre en combat tournoyant avec les avions du Soleil Levant tandis que l'autre s'occupe de réduire en cendres tout ce qui se trouve sur les terrains d'aviation. Au-dessus de l'aérodrome de Palembang III, deux avions du N°1 834 *Squadron* entrent en collison. Le *Sub-Lieutenant* I.L. Grave à bord du JT635 percute sans raison apparente l'avion du *Sub-Lieutenant* H.J.H. Roberts (JT582); si ce dernier parvient à rejoindre son porte-avions, l'avion de Grave perd une partie de son aile droite l'entraînant dans un roulis fatal par la droite à quelques mètres du sol. L'avion explose dans une boule de feu. Le *Sub-Lieutenant* A.H. Brown (JT440) est abattu par la DCA au-dessus du même endroit et est tué sur le coup. D'autres Corsair sont perdus au cours de cette attaque, que se soit au-dessus des aérodromes ou au-dessus de l'objectif principal. Les *Sub-Lieutenants* E.J. Baxter de la RNZN et A.W. Sutton de la RCN sont abattus par la DCA. Si Sutton est tué à bord de son Corsair II JT593 au-dessus des raffineries, Baxter réussit à évacuer sa machine touchée à mort. Il est vu pour la dernière fois en train de dévaler en courant une colline près de Simpang. Fait prisonnier, il sera exécuté par ses geôliers quelques jours après l'armistice du 15 août, probablement dans un acte de vengeance à l'annonce de la fin de la guerre...

Pendant ce temps, un furieux combat oppose les Corsair à une vingtaine de « Tojo » et de « Nick ». Le *Sub-Lieutenant* T.J.A. Shaw du N° 1833 *Squadron* est victime des tirs de l'un des chasseurs, mais parvient à sauter en parachute. Fait prisonnier, il subira le même sort que son camarade d'escadrille. Shaw n'est peut-être pas la seule victime des « Tojo », puisque le *Sub-Lieutenant* M.T. Blair (JT368) est vu pour la dernière fois aux prises avec plusieurs de ces chasseurs. Les Corsair de leur côté se défendent plutôt bien et revendiquent huit victoires sûres. Le *Sub-Lieutenant* A.J. French de la RNZN (JT486/T7B du n°1836 *Squadron*) abat deux « Tojo » en l'espace de cinq minutes et un autre est abattu

par son compatriote et camarade d'unité, le *Sub-Lieutenant* D. Holland (JT443/T7P). Les *Sub-Lieutenants* J.H. Richards et D.J. Sheppard de la RCN (JT410/T8H) s'octroient un « Tojo » chacun et le *Lieutenant* P.S. Cole (JT443/A7R du N°1830 *Squadron*) revendique lui un « Nick » qu'il voit s'abattre à environ 2 km au nord de Palembang.

Le *Major* (bientôt *Lieutenant-Colonel*) R.C. Hay des *Royal Marine*, commandant le 47th NFT obtient deux victoires sur des « Tojo » entre 08h25 et 08h30 avec son Corsair Mk. II JT427/TRH. C'est un pilote expérimenté et très respecté qui est sur la brèche depuis 1939, ayant participé à la campagne de Norvège avec le N° 801 *Squadron* et obtenu une victoire partagée sur Skua au détriment d'un He 111. Son palmarès s'est par la suite étoffé au cours de plusieurs croisières en Méditerranée contre les Italiens essentiellement. Son rôle au cours de ces raids est particulier en ce sens où il sert de coordinateur au cours de l'attaque. Disposant d'un Corsair équipé d'une caméra, il se met en position de telle manière qu'il puisse avoir une vue d'ensemble de l'attaque. Il raconte [5] :

« *Le premier raid sur les raffineries a été quelque peu raté en termes d'objectifs détruits, et à cause du nombre d'avions engagés, mon efficacité à coordonner les actions des Avenger II, Firefly I, Hellcat I, Corsair II et Seafire III a été plutôt limitée, en particulier après que les dépôts d'essence ont été touchés, plongeant l'endroit dans une épaisse fumée noire. J'ai donc pris la résolution d'emmener mon* flight *vers une position à partir de laquelle nous pouvions protéger les Avenger au cas où l'ennemi se montrerait. La chose suivante dont je me souviens c'est d'avoir vu un* « Tojo » *passer devant moi dans le but d'attaquer les bombardiers; je me suis alors rapidement aligné derrière lui pour le placer dans mon viseur et j'ai tiré une rafale de deux secondes. J'ai dû toucher un réservoir d'essence car l'avion a explosé. J'ai alors aperçu un* « Oscar » *et ai emmené le* flight *à sa poursuite au-dessus de la jungle, mais au contraire du* « Tojo », *il a refusé de brûler et est allé s'écraser au sol à grande vitesse* ».

Ces huit victoires constituent le meilleur score pour une journée des Corsair de la FAA, auquel il faut ajouter une trentaine d'avions détruits au sol. Au retour, un dernier Corsair est perdu (JT690) lorsque le commandant du N° 1833 *Squadron*, le *Lieutenant-Commander* N.S. Hanson, rate son appontage et finit dans l'eau, sans gravité pour lui; il est recueilli par le destroyer HMS *Wessex*... mais il aura quand même raté le debriefing de son unité.

Le deuxième volet de l'opération, « Meridian II » est lancée cinq jours plus tard, le 25 janvier 1945. Les Corsair vont se faire remarquer une fois de plus, et en particulier Sheppard. Le *Sub-Lieutenant* Donald Sheppard va avoir cette particularité de devenir le seul as de la FAA sur Corsair. Ce Torontois de 21 ans s'est engagé en 1942 et une fois son entraînement terminé, il est muté au cours de l'été 1943 au N° 1835 *Squadron* qui vole sur Corsair, puis il rejoint le N° 1836 *Squadron*. Embarquant pour l'océan Indien, il a la chance d'incorporer la section du *Major* Ray, ce qui va lui donner plusieurs opportunités de remporter des victoires. Ailier de R. Hay, il revendique deux « Tojo » vers 08h50 qu'il partage avec lui. Hay précise [5] :

« *J'étais en train d'essayer de prendre des photos au-dessus du site pour constater les dégâts infligés au cours de l'attaque, quand nous nous sommes retrouvés au milieu d'une formation de* « Tojo » *et* « Oscar ». *J'ai arrêté de prendre des photos et Sheppard et moi, nous en avons vite envoyé au tapis chacun un, nous donnant deux demi-victoires à chacun. Pour combattre les chasseurs japonais, il suffit d'utiliser le gain de vitesse pour le transformer en une seule passe en piqué, en prenant bien soin de lutter contre la tentation d'entrer en combat tournoyant avec eux.* »

Plus tard vers le milieu de la journée, la FAA retourne une dernière fois sur le site et les N° 1830 et 1834 *Squadrons* revendiquent trois autres avions japonais, mais elle doit aussi constater la perte de deux pilotes, les *Sub-Lieutenants* S.G.F. Maynard (JT521) et Durno (JT572). Comme d'autres officiers de la FAA capturés au cours de ces raids, ce dernier sera lui aussi décapité en août 1945.

Au terme de ces attaques, les porte-avions continuent à patrouiller dans la région en attendant la prochaine opération majeure qui aura lieu fin mars. Entre-temps, une victoire aérienne est revendiquée sur un « Sally » le 14 février par le *Lieutenant* D.F. Hadman du N° 1833 *Squadron* (JT531-140/Q). Cette victoire est malheureusement

Ci-contre :
le *Major* Ronald C. Hay des Royal Marines joue un rôle clé dans le déploiement du Corsair dans le Pacifique.
Il recevra le DSO en mai 1945 et terminera sa carrière au grade de *Commander* dans le courant des années 50.
(via C. Shores)

Ci-dessous :
cet accident spectaculaire sera cependant sans conséquence. Le réservoir supplémentaire du Corsair JT361, qui avait refusé d'être largué en vol, s'est décroché à l'appontage et a pris feu. Le pilote, le *Lieutenant-Commander* P.N. Charlton, commandant le N° 1834 *Squadron*, sortira indemne et l'avion sera rapidement réparé.

endeuillée par la perte du *Lieutenant* F.A. Marris (N° 1836 *Squadron*) qui est porté disparu au cours d'une *Cover Air Patrol* le 21 février.

« Iceberg » dans le Pacifique

À partir de fin mars 1945, les porte-avions britanniques sont intégrés à la 5ème flotte américaine, au sein de la *Task Force 57*. Trois porte-avions de la Royal Navy en font partie, les HMS *Illustrious*, *Victorious* et *Formidable*. Cela représente une force de 270 avions environ, parmi lesquels 110 Corsair. Ceux-ci reprennent le combat le 26 mars en lançant un raid sur Sakishima Gunto qui entre dans le cadre de la campagne d'Okinawa. Le nom de code de cette opération est « Iceberg » et celle-ci comprend plusieurs raids entre les 26 mars et 20 avril et entre les 4 et 25 mai 1945. Les objectifs désignés sont les aérodromes qui servent de terrains avancés aux avions japonais venus de Formose (Taiwan) et qui pourraient être utilisés pour renforcer la garnison d'Okinawa. Les Corsair, toujours à la pointe de tout le dispositif, sont utilisés pour supprimer les défenses anti-aériennes. Pendant la première semaine d'avril, la *Task Force 57* est appelée à soutenir le débarquement sur Okinawa. Dès le début des opérations, les forces anglo-américaines doivent affronter les *kamikaze*. Ronnie Ray se souvient [5] :

« La plus grande menace aérienne qui nous attendait a pris, dans les derniers de la guerre, la forme de kamikaze. *Nous avons connu des moments vraiment désagréables avec des ponts d'envol parsemés de bombes et d'avions avec des réservoirs remplis qui attendaient que le porte-avions se tourne en direction du vent pour pouvoir décoller. Je me revois en train d'attendre assis dans mon avion alors que le pont se remplissait lentement; nous étions alors loin d'un décollage et tout d'un coup, les canons du navire ont commencé à ouvrir le feu. J'ai tourné la tête vers le ciel à la recherche d'un «* Zeke *» ou d'un «* Val *» en train de s'enfoncer dans les entrailles du porte-avions. Je me souviens d'avoir observé un autre* kamikaze *louper de peu l'*Indomptable *qui se trouvait à moins d'un demi-mile de nous, en pleine manœuvre de lancement de son armada aérienne. J'étais le premier sur le pont prêt à décoller et dès que le signal a été donné, je me suis retrouvé dans les airs suivi par mon* flight, *laissant ces pauvres bougres derrière nous ! »*

Mais déjà, et dès le 1er avril, les pilotes de la FAA sont présents et abattent les intrus. Les *Sub-Lieutenants* R.Watt (Corsair II JT466/131P) et J.C. Leddy (132P), appartenant tous deux au N° 1836 *Squadron*, se partagent la destruction d'un « Zéro » qui est aperçu en train de piquer dans les flots à 90 km de Sakishima Gunto. Au total, les pilotes de la FAA revendiquent la destruction d'une dizaine de *kamikaze* au cours de la campagne. Les porte-avions britanniques sont aussi touchés par les avions-suicides et un Corsair est même détruit le 4 mai sur le pont du *Formidable*. Trois autres Corsair du N° 1841 *Squadron* sont également détruits de la même manière le 9 mai, les Japonais ne faisant aucune différence entre porte-avions anglais et un porte-avions américain.

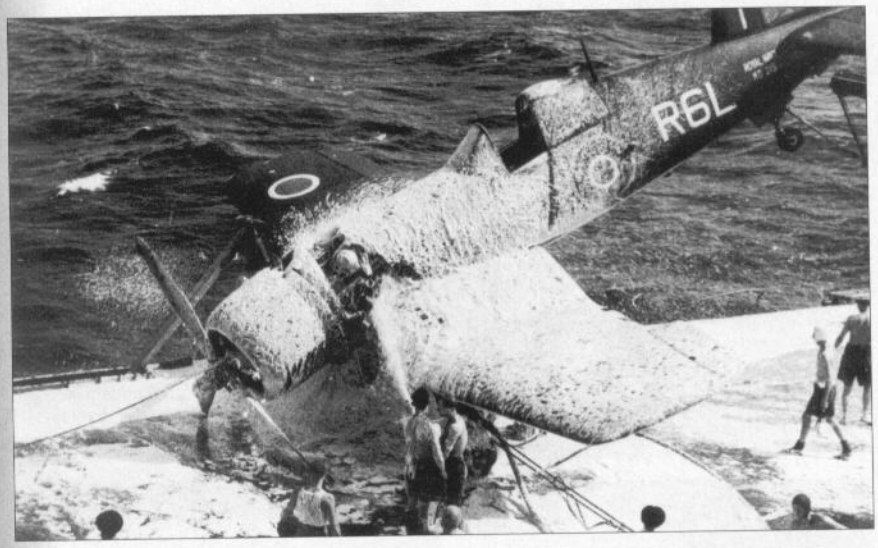
Toujours le 1er avril dans l'après-midi, le *Lieutenant* J.F. Lowder du N° 1833 *Squadron* abat un monomoteur non identifié lors d'une attaque sur les terrains d'Ishigaki et Miyra où il revendique en plus la destruction au sol d'un bimoteur.

Cinq jours plus tard, le 6 avril en fin d'après-midi, deux « Judy » sont abattus, le premier par le *Sub-Lieutenant* D. Cameron de la RNZN et le deuxième par le *Sub-Lieutenant* G.S.P. Salmon (JT546) qui doit cependant le partager avec des pilotes de Hellcat. Le JT546 est perdu le lendemain lors d'une attaque sur un terrain proche de Sakishima Gunto et son pilote, le *Sub-Lieutenant* H. Marritt, probablement touché par la DCA s'abat en flammes. Ce pilote ne sera malheureusement pas la seule perte de la journée; lors d'une autre attaque sur Ishigaki Jima, le *Lieutenant* A.H. *Churchill* (RNZN) du N° 1833 *Squadron* est abattu et tué par la DCA qui reste en fait le principal ennemi des Corsair. Le *Sub-Lieutenant* Burns est aussi touché et parvient à faire un amerrissage d'urgence. On ignore s'il a été tué sur le coup ou exécuté par les Japonais, mais il ne survivra pas à la guerre.

Le 12 avril est aussi une autre journée très active mais équilibrée. Un « Dinah » de reconnaissance est abattu peu avant midi par les *Sub-Lieutenants* P.G. Jupe, R. Moore et E.J. Haviland-Davis (tous du N° 1834 *Squadron*). En contrepartie, le *Sub-Lieutenant* A.T. Millard (N° 1830 *Squadron*) est victime d'une panne moteur et doit faire un amerrissage à 5 km au nord-est de Pirun près de Formose. Le pilote est vu flotter dans sa Mae-West mais malgré les recherches, il ne sera jamais retrouvé. Un « Zéro » est revendiqué par les *Sub-Lieutenants* R. Watt et P. Hemmingway (N° 1830 *Squadron*). Le 4 mai, alors qu'il espionne la flotte britannique un C6N « Myrt » est abattu vers 17h05 par les *Sub-Lieutenants* M.A. Harrison, H. Pocock et H.W. March (N° 1834 *Squadron*).

Ci-dessous : en juin 1945, le Mk. IV KD215 du N° 1851 *Squadron* a éclaté un pneu lors de son appontage sur le HMS *Venerable*. Il a terminé sa course dans la barrière de sécurité et a pris feu. Le pilote, le *Sub-Lieutenant* P.G. Howell, s'en est tiré avec plus de peur que de mal.

En bas : cette photo met en évidence l'assiette que doit prendre l'avion pour apponter, mais aussi l'absence de visibilité du pilote vers l'avant. Celui-ci devait totalement s'en remettre aux indications du LSO (*Landing System Officer*), que l'on voit à droite de la photo.



Chance-Vought Corsair Mk. II (JT633)
N° 1834 *Squadron*
HMS *Illustrious*, Sakishima Gunto, juillet 1945.

Chance-Vought Corsair Mk. III (JS853)
N° 731 *Squadron*
East Haven (Grande-Bretagne), juillet 1945.

Chance-Vought Corsair Mk. IV (KD747)
N° 1843 *Squadron*
HMS *Arbiter*, Australie, mars 1945.

Vue en plan du KD747

Chance-Vought Corsair Mk. IV (KD785)
N° 1852 *Squadron*
Brunswick (USA), mars 1945.

© P.-A. Tilley, 2001

Les "Corsair" du Roy

Le 9 mai, le *Lieutenant* D. Camron ne revient pas de mission au cours d'une attaque sur Sakishima et est fait prisonnier; il aura la chance d'être libéré en septembre.

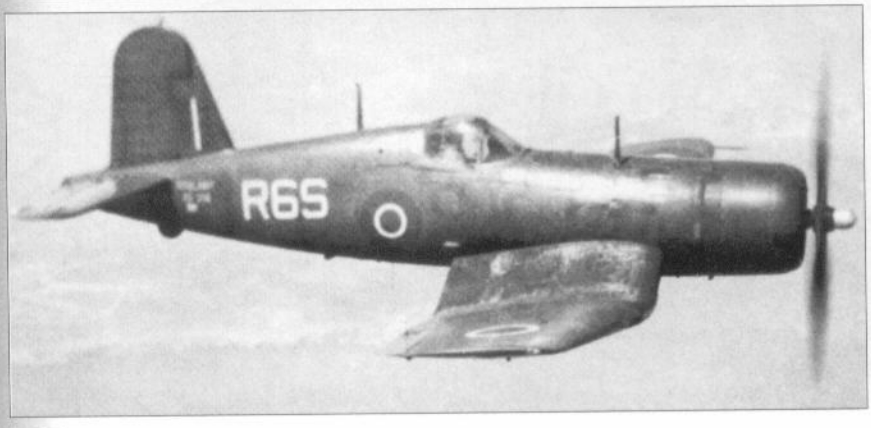
Les missions « Iceberg » se succèdent et le 16 mai au cours d'un *straffing* sur des barges et des entrepôts à Miyako, le *Sub-Lieutenant* D.T. Chute (1836) a son réservoir d'huile gauche touché et doit amerrir à 1 km des côtes; il est repêché par le sous-marin américain *Bluefish*.

Ce même jour, deux Corsair sont perdus par accident. Le JT362 du *Sub-Lieutenant* S. Newton rate les filets lors de l'appontage; le pilote est sauf, mais l'avion est jeté par dessus bord. Le *Sub-Lieutenant* néo-zélandais H.A. Rhodes, victime d'une fuite d'huile sur son JT694, doit amerrir; il est récupéré sain et sauf.

Jusqu'au 20 mai, le N° 1836 *Squadron* perd deux autres pilotes au combat. Le 17 mai, suite à un dommage subi sur le circuit hydraulique lors d'une mission, le *Sub-Lieutenant* K.W. Hardiman doit faire un appontage sans volets et arrive trop vite; il traverse la barrière de sécurité et va s'écraser sur les Corsair parqués sur l'avant du pont, fauchant au passage le *Lieutenant* W.A.L. Banning. Hardiman et Banning, tous deux grièvement blessés, mourront peu après des suites de leurs blessures. Le 20 mai 1945, alors que la campagne s'achève, le N° 1836 *Squadron* perd son commandant, le *Lieutenant-Commander* J.B. Edmundson. Au cours de l'une des dernières attaques sur Formose, son avion (JT467) est touché par la DCA alors qu'il se trouve en couverture du dispositif. Il essaie de retourner vers le *Victorious* et alors que les choses se présentent plutôt bien, son moteur lâche et il pique dans la mer à quelques centaines de mètres du porte-avions. Il est tué sur le coup. Il sera remplacé par le *Lieutenant-Commander* J.G. Baldwin.

Ci-dessous :
un nouveau modèle de porte-avions de poche ?

En bas :
le Corsair Mk. IV KD206 du N° 1851 *Squadron* à bord du HMS *Venerable* en juillet 1945.



Le dernier assaut

Au mois de juillet 1945, les porte-avions britanniques sont prêts à attaquer le Japon lui-même et les Corsair vont être sollicités jusqu'à la reddition japonaise. Cette dernière campagne qui consiste surtout en l'attaque de terrains d'aviation débute le 17 juillet et, ce même jour, trois avions sont perdus au cours de missions sur Honshû. Toutefois, les pilotes réussissent à s'éloigner des côtes avant de s'abîmer en mer, ce qui leur permet d'être récupérés.

Cependant, le 24 juillet, le *Sub-Lieutenant* B.K. Swart du N° 1842 *Squadron* n'a pas cette chance et il périt au-dessus de Kurasmika. Swart était l'un des rares pilotes de la marine royale hollandaise servant alors sur Corsair. Le 30 juillet, c'est au tour du *Sub-Lieutenant* D.P. Bennett du N° 1836 *Squadron*. Il est tué lors d'un raid sur Maizuru; son avion (JT699), apparemment touché par la DCA plonge sur une colline et explose dans une boule de feu.

Si les pertes sont régulières pour les Corsair, les victoires sont peu nombreuses. Seules deux victoires sont remportées après la bataille d'Okinawa. La dernière victoire à mettre à l'actif d'un Corsair de la Royal Navy est un « Grace » abattu par les *Sub-Lieutenants* J.H Bennett et J.R Crosland du N° 1842 *Squadron*, le 9 août 1945.

Ce jour, marqué par l'explosion de la deuxième bombe atomique sur Nagasaki, est également celui qui voit l'attribution de la dernière *Victoria Cross* de la guerre. Comme souvent, elle est attribuée à titre posthume. En ce 9 août, le N° 1841 *Squadron* reçoit l'ordre d'effectuer trois missions « Ramrod ». Les instructions données lors du briefing sont de ne pas tenter le diable, puisque la première bombe atomique a été lâchée quelques jours plutôt et la capitulation du Japon n'est plus qu'une question de jours. Une seule passe est conseillée sur chaque objectif en tentant d'infliger le plus de dommages possible. Le *Lieutenant* Robert H. Gray (RCN) décolle ce jour là peu après 8 heures du matin à la tête du deuxième dispositif comprenant huit Corsair IV. Il vole à bord du KD658 (115/X), puisque son avion habituel, le « 119 » est indisponible. Tous les Corsair emportent deux bombes de 500 livres sous les ailes. L'objectif assigné est l'île de Kinkawsan située à quelque 50 km au nord-est de Sendai.

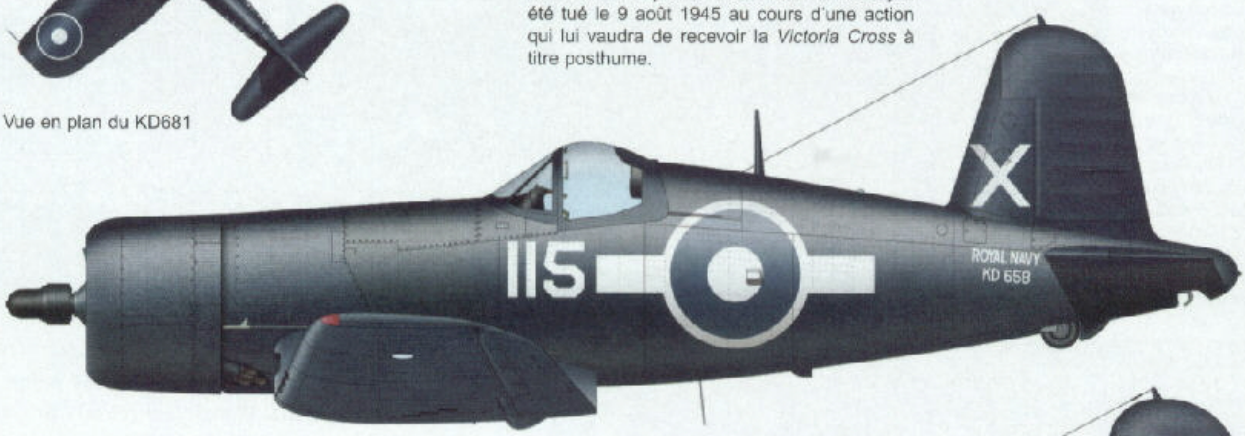
Arrivé sur l'objectif, Gray a tôt fait de se rendre compte qu'il a déjà été traité par d'autres avions alliés. De ce fait, il décide de trouver un autre objectif, en l'occurrence des navires de guerre japonais qu'il avait survolés à l'aller mais ignorés pour continuer vers son objectif principal. Ces navires se trouvent dans la baie d'Onagawa. Arrivant de derrière les collines environnantes, il donne ses instructions pour l'attaque. Les Corsair plongent et ils rencontrent très tôt un violent barrage de DCA. Les Corsair poursuivent leur attaque et Gray lâche ses bombes sur le destroyer *Amakusa* avant de s'éloigner à moins de 40 pieds au-dessus des flots. L'attaque n'a duré qu'une vingtaine de secondes. Le *Sub-Lieutenant* J. Blade, faisant partie du deuxième *flight*, après avoir lâché ses bombes, entame sa ressource et traverse un écran de fumée provoqué par les explosions du *flight* précédent. Il se retrouve alors derrière deux autres Corsair à 300 mètres environ. À ce moment l'avion qui vole à sa droite, celui de Gray (comme il

Chance-Vought Corsair Mk. IV (KD269)
N° 1850 *Squadron*
HMS *Vengeance*, Coimbatore (Inde), avril 1945.

Chance-Vought Corsair Mk. IV (KD681)
N° 1846 *Squadron*
HMS *Colossus*, Tambaram (Inde), juin 1945.

Vue en plan du KD681

Chance-Vought Corsair Mk. IV (KD658)
N° 1841 *Squadron*
HMS *Victorious*, baie de Tokyo, août 1945.
Avion dans lequel le *Lieutenant* R.H. Gray a été tué le 9 août 1945 au cours d'une action qui lui vaudra de recevoir la *Victoria Cross* à titre posthume.



Chance-Vought Corsair Mk. IV (KD647)
N° 791 *Squadron*
Sembawang (Singapour), juillet 1946.

© P.A. Tilley, 2001

Les "Corsair" du Roy

s'en rendra compte plus tard), est secoué par une violente explosion au niveau de la racine de l'aile gauche. Un violent incendie se déclenche et l'avion pivote sur la droite avant de plonger à grande vitesse dans la mer. Selon le témoignage de Blade, le seul à avoir assisté au crash, l'avion de Gray a dû plonger directement dans les flots, puisque aucune trace d'huile n'a permis de délimiter l'impact. Les sept avions se regroupent et s'apprêtent à renouveler leur attaque quand ils constatent que l'*Amakusa* a déjà coulé. Une fois l'attaque terminée, les sept Corsair retournent sur le *Formidable*. Pour sa conduite héroïque au cours de cette mission, R.H. Gray recevra la *Victoria Cross* le 12 novembre 1945 – la dernière de la Seconde Guerre mondiale.

Mais la guerre s'achève et la carrière du Corsair dans la FAA n'est pas loin de s'achever elle aussi. Au 15 août, la FAA aligne 13 *Squadrons* opérationnels et 255 Corsair en première ligne. Mais, la fin de la loi « Prêt-bail » signe l'arêt de mort des Corsair dans la FAA. Contrainte de payer en devises les pièces détachées, la FAA retire ses Corsair des unités de première ligne, dont le nombre est considérablement réduit. De plus, les Seafire à moteur Griffon ayant fait leur apparition, les Corsair n'ont plus grande utilité. Seuls quatre escadrons survivent dans un premier temps (N° 1831, 1846, 1850 et 1851 *Squadrons*). Ils sont maintenus le temps que la FAA se réorganise et les pièces détachées sont fournies par « cannibalisation ». Le 13 août 1946, les derniers escadrons sont dissous et la plupart des avions encore survivants jetés par-dessus bord, quoique quelques machines restent en service avec le N° 791 *Squadron* basé à Sembawang (Singapour) jusqu'en novembre 1946.

Le Corsair a été au sein de la FAA une machine de guerre aimée et respectée par ses pilotes. Le *Major* Ronnie Hay est l'un de ceux-ci [5] :

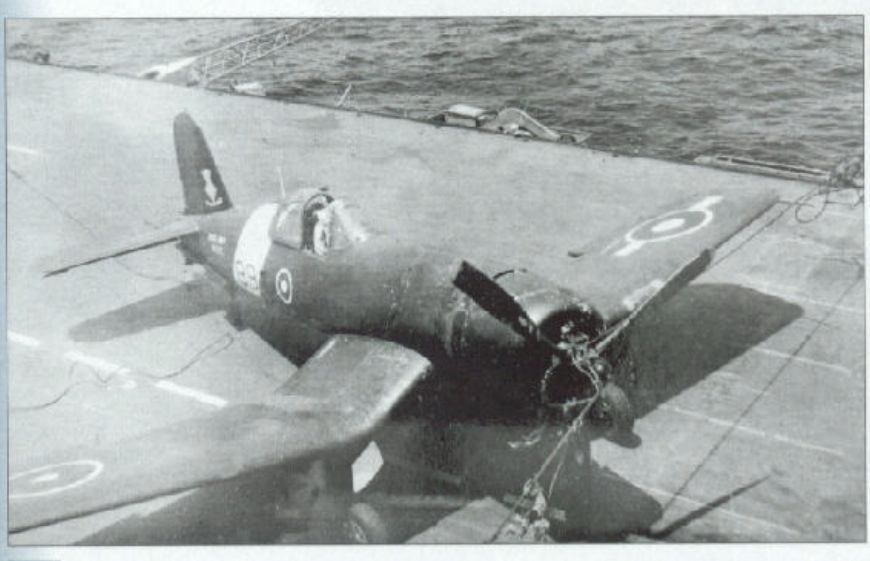
« À bord du Corsair, vous vous sentiez comme dans un fauteuil de salon, le cockpit étant en effet très spacieux. Honnêtement vous vous sentiez comme un "roi" disposant d'une visibilité pratiquement illimitée, grâce à la verrière du Mark II. Nous les avons employés intensivement. »

Pour illustrer ce dernier point, il rapporte l'anecdote suivante :

« Peu après nos actions au-dessus de Sumatra, nous nous sommes dirigés vers le nord en direction d'Okinawa dans le cadre de l'opération « Iceberg ». À un moment, j'ai traversé un terrain à Manu dans les îles de l'Amirauté, couvert des derniers modèles de Corsair, des F4U-4 peints en bleu mer standard qui attendaient leur retour aux États-Unis. Je me suis rapproché de l'officier américain responsable de cette opération et lui ai demandé ce qui se passait. Il m'a répondu qu'ils retournaient aux États-Unis pour y subir une grande visite avant de les renvoyer en première ligne de nouveau. J'ai alors demandé combien d'heures avaient fait ces machines et il m'a répondu qu'elles avaient fait environ 500 heures de vol chacune. J'ai été fortement surpris et je lui ai répondu que nos Corsair II avaient déjà accumulé presque 2 000 heures de vol chacun et que leur dernière visite remontait à celle qu'ils avaient connue à leur sortie d'usine !... »

Ci-dessous :
le pont du porte-avions *Glory* en septembre 1945. Les derniers Corsair Mk. IV de la Fleet Air Arm y côtoient les Seafire Mk. XV et les Firefly Mk. I.
Les jours du Corsair sont désormais comptés au sein de la Royal Navy.

En bas :
le Corsair reste encore quelques mois en activité après la fin des hostilités. Certains pilotes profitent du retour à la paix pour décorer leur avion, à l'instar du commandant du 14th *Carrier Air Group* embarqué à bord du HMS *Colossus* en juin 1946.



5 – *Corsair Aces of World War 2*, Mark Styling , Osprey 1995.

PÊCHEUR D'ISLANDE

Le Northrop N-3PB

Le Northrop N-3PB a été réalisé pour les Norvégiens et utilisé par eux seuls. Les vingt-quatre exemplaires et leurs équipages norvégiens sont mis à la disposition de la RAF qui les déploie en Islande où, sous des conditions extrêmes, ils vont participer à leur échelle à la bataille de l'Atlantique.

Sten Stenersen

Nous sommes le 21 avril 1943. La météo se fait de plus en plus mauvaise et le lieutenant W. Bulekin et son équipage du Northrop U (U comme « Uncle ») a de grandes difficultés à s'orienter dans la tempête de neige qui vient de se lever. Il est déjà difficile de survoler l'Islande par beau temps, avec son terrain périlleux et son temps sans cesse changeant. Deux ans de vol dans ce pays ont forgé une solide expérience à Bulekin et son équipage. Mais cette fois-ci, le mauvais temps s'est abattu sur eux à une vitesse inhabituelle. Sachant que le volcan Hekla se trouve à proximité, poursuivre serait fort dangereux. Ils optent pour une tentative d'amerrissage sur la rivière Thjorsa, mais le temps neigeux et bouché et le vent violent rendent l'opération difficile. L'un des flotteurs est endommagé à l'amerrissage, mais miraculeusement, l'équipage parvient sain et sauf à terre. Le Northrop « U », devenu épave à 100%, est abandonné.

Mais revenons à l'histoire de cet avion. Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate en septembre 1939, les forces aériennes de la marine norvégienne ne disposent que d'appareils anciens sans aucune valeur de combat. L'amirauté désire un appareil pouvant servir à la défense et à la surveillance des longues côtes norvégiennes aux multiples fjords. Cet avion doit pouvoir être armé de bombes et de mines d'eau profonde et de plus, posséder un puissant armement défensif et offensif. Elle le souhaite en outre le plus rapide possible. L'appareil étant censé opérer avant tout dans les eaux territoriales norvégiennes, un seul moteur suffit. Cependant il doit avoir une grande autonomie, ce qui, vu la longueur des côtes et le nombre restreint d'aérodromes sur le littoral, demande beaucoup de place pour les réservoirs d'essence. On soumet donc aux constructeurs aéronautiques un cahier des charges particulièrement exigeant.

Seuls les Américains peuvent fournir un appareil possédant des caractéristiques proches de celles requises par les forces

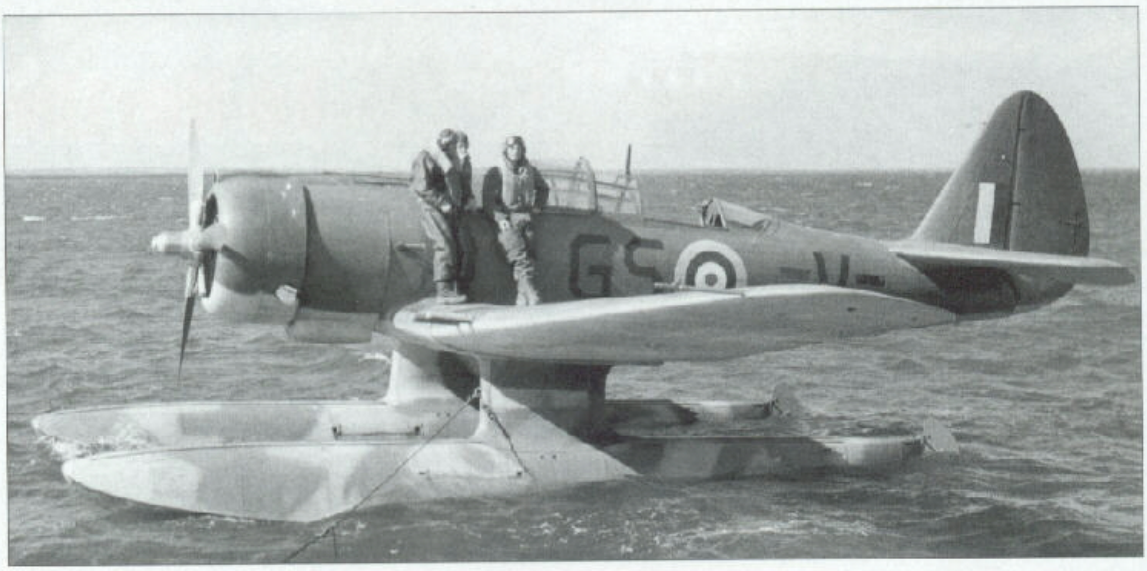
Le septième exemplaire sur le lac Elsinore, en janvier 1941, peu après sa sortie de l'usine Northrop de Los Angeles. (Collection de l'auteur)

aériennes de la marine pour leur nouvel avion. Johan Høver et Kristian Østby, deux pilotes expérimentés de la marine, sont alors en Amérique, et avec les ingénieurs de la nouvelle usine Northrop de Los Angeles, ils élaborent un modèle entièrement nouveau, qui est dénommé N-3PB (N pour Northrop, 3 pour 3 membres d'équipage, P pour patrouille, B pour bombardier). Cet hydravions à flotteurs triplace, de construction entièrement métallique, est équipé d'un moteur Wright R-1820-G205 A Cyclone de 1 200 cv. L'armement offensif est aussi important que celui d'un chasseur, avec quatre mitrailleuses de 12,7 mm alimentées à 267 coups par arme. Deux mitrailleuses de 7,62 mm sont montées sur affût en défense, la première en position dorsale, la seconde en position ventrale, chacune disposant d'un boîtier de 600 coups.

Une première commande portant sur 24 appareils est signée. Dès le début de l'année 40, c'est-à-dire peu après la réception de la commande en décembre 1939, la production commence.

À leur sortie d'usine les Northrop sont peints aux couleurs norvégiennes et numérotés de 1 à 24. Les pilotes d'usine effectuent un vol d'essai sur le lac Elsinore, à l'est de Los Angeles, et en janvier 1941, le premier avion décolle de la surface du lac, lisse comme un miroir. L'ensemble des essais est très satisfaisant, et la livraison des premiers appareils peut alors commencer.

Cependant le 9 avril 1940, tandis que les avions sont en cours de construction, les Allemands ont envahi la Norvège. Le gouvernement norvégien retiré à Londres a alors décidé de mettre ses futurs appareils à la disposition de la RAF, mais dans un service composé uniquement de personnel norvégien, aussi bien volant que rampant. En Islande, pays que les Britanniques ont occupé de peur que les Allemands n'utilisent l'île comme base contre le trafic maritime de l'Atlantique, on manque d'avions pour les nombreuses missions qui s'imposent. Il est donc décidé que, lorsqu'ils seront prêts pour le service, les avions et le personnel opéreront au sein du *Coastal Command* de la RAF à partir de



Ci-contre :
l'heure de la première cigarette. L'équipage du « 304/GS-V » au retour d'une mission attend patiemment que la navette vienne le déposer à terre. (Imperial War mesuem)

Ci-dessous :
le premier exemplaire de série au cours des essais effectués sur le lac Esinore, en janvier 1941. (Collection de l'auteur)

bases islandaises. Mais l'équipage et les pilotes doivent d'abord être entraînés sur ce type d'appareil. C'est pourquoi les six premiers avions sont livrés à leur sortie d'usine au camp d'entraînement norvégien de Toronto au Canada, appelé « Little Norway » [1].

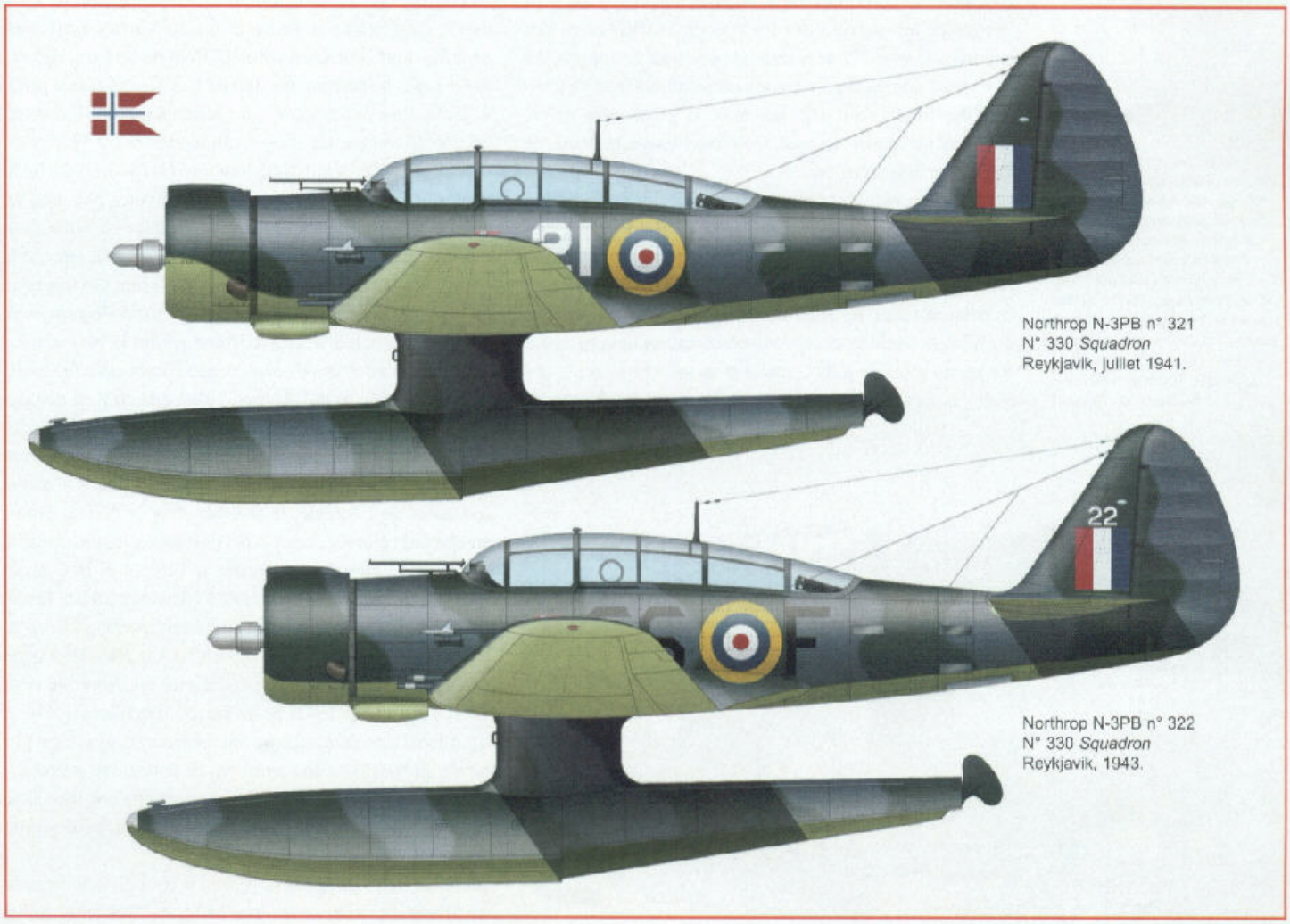
Le 5 février 1941, le premier avion est remis aux Norvégiens et les cinq autres arrivent avant la fin du mois. Ils sont basés à Patricia Bay, près de Vancouver. L'entraînement des équipages commence très rapidement, mais un premier accident est à déplorer le 21 février quand le « 303 » s'écrase à l'amerrissage, tuant ses deux occupants. Moins d'un mois plus tard, le 18 mars, un autre N-3PB, le « 305 » est perdu en pleine mer lors d'un autre vol d'entraînement, mais un seul des trois membres d'équipage parvient à s'en réchapper sain et sauf. Après enquête, les deux accidents sont attribués au manque de connaissance des pilotes de la machine, ce qui est compréhensible, car rares sont les pilotes norvégiens à l'époque a avoir volé sur des monoplans rapides.

Ces deux accidents ont comme effet de refroidir les ardeurs des pilotes et de les inciter à se méfier un peu plus du Northrop. Les quatre autres N-3PB sont envoyés sur Toronto à partir du printemps 1941. Cet entraînement va continuer pendant encore environ trois mois puis les avions sont convoyés en Islande pour renforcer le N° 330 *Squadron*. Seules trois machines arrivent à destination, car le 20 juin 1941 le « 307 » s'encastre dans un ferry au cours d'un décollage; deux hommes périssent dans cet accident.

Le 25 avril 1941, le premier escadron norvégien mis au service de la RAF est affecté à Reykjavik, en Islande, où il reçoit la dénomination de N° 330 *Squadron* RNAF. C'est le premier escadron norvégien opérationnel au sein de la RAF et son commandant est le *Commander* Hans A. Bugge. Les avions, les rechanges et l'armement sont embarqués à bord du cargo norvégien *Fjordheim*. À ce moment, les sous-marins allemands ravagent l'Atlantique et pilotes et équipages redoutent que le bateau, avec l'ensemble du détachement, ne soit coulé. Heureusement, le *Fjordheim* arrive sans encombre en Islande et le remontage des hydravions commence immédiatement. Le premier N-3PB vole ainsi le 2 juin 1941, les onze autres dans les trois semaines qui suivent.

Cependant quand les hydravions arrivent en Islande, la RAF s'oppose à ce qu'ils volent sous les couleurs norvégiennes. Très rares, en effet, sont les bateaux et les postes d'artillerie antiaérienne qui connaissaient ces marques distinctives et les avions doivent être repeints aux couleurs anglaises mieux connues. Par la suite, les chiffres de 1 à 24 sont remplacés par le code d'escadron GS affecté au N° 330 *Squadron*, qui demeura inchangé pendant toute la durée du service en Islande. À la place du chiffre, chaque appareil porte une lettre individuelle. Seul un petit fanion norvégien permet alors d'identifier la provenance des équipages.

Les appareils sont répartis sur trois bases islandaises afin de réduire le temps de vol pour rejoindre les convois passant



Northrop N-3PB n° 321
N° 330 *Squadron*
Reykjavik, juillet 1941.

Northrop N-3PB n° 322
N° 330 *Squadron*
Reykjavik, 1943.

aussi bien au nord qu'au sud. Les hydravions norvégiens reçoivent pour missions l'escorte des convois alliés et l'attaque des sous-marins allemands éventuellement repérés. En outre, les Northrop doivent également attaquer les appareils allemands survolant l'Islande.

La plupart des nombreux avions ennemis interceptés sont des quadrimoteurs Fw 200 Condor, dotés d'une autonomie suffisante pour venir de leurs bases de Norvège. C'est le cas le 23 juillet 1942, où Bredo Thurmann-Nielsen tente d'intercepter l'un de ces quadrimoteurs sans succès. Mais, les Norvégiens font aussi face à des Ju 88 équipés de réservoirs supplémentaires. Bien que le N-3PB soit à l'époque l'hydravion le plus rapide au monde (plus de 400 km/h), il n'est jamais utilisé comme chasseur.

Il est d'autre part très risqué d'envoyer des hydravions monomoteurs loin au-dessus de l'Atlantique, pour des raisons de sécurité en cas de panne moteur. Les appareils disposent d'essence pour un maximum de 7 heures de vol et la mission la plus longue dure généralement 6 heures et 55 minutes ! Un autre aspect des problèmes liés à ces missions lointaines en mer est la météo. Les conditions atmosphériques en Islande et dans la partie nord de l'Atlantique sont rapidement changeantes et ces régions connaissent des vents violents et souvent du brouillard ou de la neige.

Les trois bases utilisées sont : *A-Flight* près de Reykjavik (6 avions), *B-Flight* à Budareiry en Islande Occidentale (3 avions), et *C-Flight* à Akureiry (3 avions), dans le Nord de l'Islande. Seule la base de Reykjavik dispose d'un petit hangar, ce qui signifie que les opérations d'entretien des appareils sont effectuées dehors, par tous les temps. Et quiconque a voyagé en Islande comprendra à quelles terribles conditions sont exposés, avec la glace et la neige, pilotes et personnel rampant. Ce service exigeant demande donc de grands sacrifices.

La première sortie opérationnelle a lieu le 23 juin 1941 quand deux avions sont envoyés escorter un convoi qui doit passer au sud de l'Islande. Cependant, les débuts sont assez timides, non pas à cause des Norvégiens qui ne pensent qu'à en découdre avec les Allemands, mais à cause des Anglais qui hésitent à utiliser ces monomoteurs en opérations, ce qui fait qu'au mois de juillet, seules trois autres missions sont réalisées. Les choses ne changent qu'au mois d'août et le N° 330 *Squadron* peut passer alors au régime de croisière. C'est ainsi qu'entre le 26 et 29 août, pas mois de dix sorties et quatre attaques de U-Boot sont enregistrées.

La première rencontre avec un U-Boot allemand a lieu le 27 août. Ce jour-là, le quartier-maître Conrad Helgesen signale la présence d'un sous-marin et commence son attaque. Il plonge de 900 à 50 pieds et appuie sur le bouton pour libérer les trois charges de profondeurs se trouvant sous le fuselage. Cependant suite à un défaut technique, les trois charges restent accrochées, obligeant Helgesen à faire une seconde passe que le U-Boot n'attendra pas. Le sous-marin a déjà replongé quand Helgesen est à nouveau prêt à attaquer. Il se remet donc en patrouille, à 750 pieds cette fois, et environ une demi-heure plus tard, il aperçoit une autre périscope à quelques centaines de mètres. Il pique et fait feu de ses quatre mitrailleuses d'aile et au-dessus de la zone libère manuellement les trois charges de 350 livres qui éclatent au-devant du point de visée, sans résultats apparents. Helgesen va continuer sa patrouille pendant une cinquantaine de minutes puis retourne à la base.

Le lendemain, c'est le quartier-maître Hans Olai Holdo qui est à l'honneur. Après avoir tenu l'air pendant plus d'une heure quarante, Holdo finit par voir un destroyer britannique et quatre chasseurs anti-sousmarins et un sous-marin qui navigue en surface à proximité des navires britanniques. Pensant que le U-Boot se prépare à attaquer, Holdo décide d'intervenir. Il pique sur le submersible allemand et largue deux charges. À peine a-t-il terminé son attaque qu'il reçoit du destroyer un message furieux lui expliquant que ce sous-marin s'est rendu la veille et que la situation est sous contrôle. Fort heureusement le U-Boot ne sera pas endommagé par cette attaque. Il s'agit du U-570 commandé par le *Kapitän-Leutnant* Rahlow, qui s'était rendu à un Hudson du N° 269 *Squadron*. Ce sous-marin reprendra par la suite du service dans la Royal Navy comme HMS *Graph*. Holdo reprend sa patrouille et surprend 45 minutes plus tard un autre U-Boot qu'il attaque à la mitrailleuse et à l'aide de sa dernière charge. Aucun dégât n'est constaté et il reprend le chemin de sa base. Une défaillance du compas magnétique manque de causer la perte du N-3PB, mais l'équipage va s'en rendre compte à temps. Holbo rejoint la base après 7 heures et 20 minutes de vol alors que l'autonomie théorique est d'un peu moins de 7 heures... c'est dire qu'il ne doit pas rester beaucoup d'essence dans les réservoirs !

Dans les mois qui suivent, les différents *flights* continuent leur travail harassant, le *A-flight* patrouillant dans le sud et sud-ouest de l'Islande, le *B-flight* dans le détroit danois proche de la Norvège dans le but de détecter les navires allemands qui tenteraient de briser le blocus, et le *C-flight* couvrant la zone entre le nord de l'Islande et les îles Féroé. Ces patrouilles ont parfois abouti à intercepter des avions de reconnaissance de la Luftwaffe, tels les Fw 200, BV 138 ou Ju 88 venus de Norvège de plus en plus nombreux en cette fin 1941 et début 1942. Si les quatre mitrailleuses d'ailes constituent une puissance de feu respectable, la vitesse peu élevée du N-3PB ne lui permet pas de poursuivre son adversaire. Cependant, si quelques interceptions ont bien lieu,

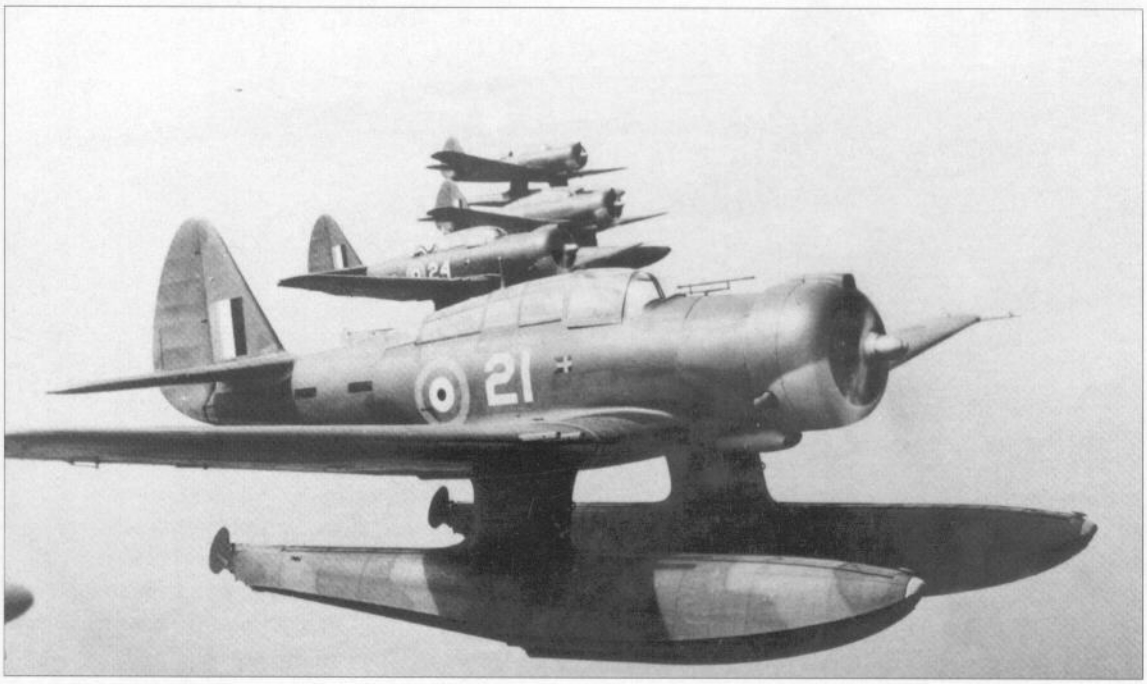
Le détachement basé à Akureyry faisait un peu figure de privilégié, car la base était située dans un petit village où se trouvaient un cinéma et quelques Islandaises accueillantes. Les conditions de travail n'en étaient pas moins dures, car les mécanos devaient pénétrer dans les eaux glaciales pour détacher le chariot de roulage. (Photo B. Thurmann-Nielsen, collection de l'auteur)

1941, alors que l'escadron est à peine opérationnel, le « 323 » se retourne à l'amerrissage dans la baie de Fossvogur, heureusement sans perte en vie humaine. L'avion est radié des contrôles et sera utilisé comme réserve de pièces détachées. Six jours plus tard, un autre accident survient au cours d'un vol d'entraînement, le « 324/GS-G » disparaît avec son équipage sans laisser de traces.

Le « 311/GS-B » est accidentellement détruit le 16 septembre à son mouillage quand les charges de profondeur se détachent et le « 315/GS-L » s'écrase au décollage le 22 octobre, mais la casse n'est que matérielle.

En 1942, alors que les missions s'accumulent, les pertes continuent d'autant. Le premier anniversaire de l'existence du N° 330 *Squadron* n'est pas fêté comme il se doit, puisque son commandant, le *Commander* Bugge disparaît à bord du « 301/GS-A » au cours d'une patrouille en mer. Déjà, le 4 février l'escadron avait perdu le « 321/GS-E » à l'amerrissage. Il ne faut pas oublier que le N3-PB est un monomoteur et qu'il n'est pas équipé de dispositif de dégivrage, rendant une patrouille en mer très risquée la plupart des mois de l'année. Cette même année voit aussi la perte du « 302/GS-N » le 17 septembre qui s'écrase au décollage, tuant tout son équipage, du « 317/GS-M », qui s'écrase à l'amerrissage le 22 octobre, du « 313/GS-L », qui disparaît en mission le 4 novembre, et du « 304/GS-V », le 24 novembre 1942 à la suite d'une panne du moteur au décollage.

Le pertes ajoutées au fait que le N-3PB n'a été construit qu'en très petit nombre amènent rapidement un problème de maintenance qui devient critique dans la deuxième moitié de 1942. Au 1er janvier 1943, seuls les « 306/GS-K », « 314/GS-E », « 316/GS-S », « 318/GS-T », « 319/GS-G », « 320/GS-U » et « 322/GS-F » sont encore opérationnels. Quatre autres machines ont été retirées pour être cannabalisées. Il évident que les jours du N-3PB sont comptés, d'autant qu'au cours de l'été 1942, les *A* et *B-flights* ont reçu des Catalina Mk. III amphibies. Le *C-flight* continue ses patrouilles jusqu'au printemps 1943, et le « 320/GS-U » sera le dernier avion perdu.



Vol de groupe du *Flight* A au-dessus de Reykjavik en juillet 1941. Les appareils portent encore leur immatriculation norvégienne.
Le N-3PB fut le seul appareil à voler sous les couleurs de la RAF à n'avoir pas reçu de *serial* de l'*Air Ministry*.
(Collection de l'auteur)

Au cours des deux années de service des N-3PB dans le *Coastal Command* en Islande, 10 appareils et 21 membres d'équipage ont été perdus. Mais pas moins de 1 041 sorties ont été réalisées, ce qui, au total, représente 7 473 heures de vol en 379 missions d'escorte de convois et 250 missions de reconnaissance, ainsi que 18 vols d'ambulance.

Au bout de deux ans de présence en Islande du N° 330 *Squadron* et de ses N-3PB, le détachement est transféré aux îles Shetland, où il ré-équipé en Sunderland. Cette décision tient à la fatigue des N-3PB, après le dur service et les missions périlleuses auxquelles ces appareils ont été exposés lors des longs vols au-dessus de l'Atlantique. Du *Coastal Command* et de la direction de la Défense aérienne norvégienne arrivent l'ordre de mettre les derniers N-3PB à la casse. Ce n'est pas là le vœu des membres de l'escadron. Ils aiment ces appareils et estiment que quelques-uns peuvent encore servir. En dépit de cet ordre, les deux meilleurs avions sont acheminés aux Shetland. À la libération de la Norvège en mai 1945, ces deux Northrop sont encore en état de vol et le personnel du N° 330 *Squadron* réussira à les rapatrier. Mais quelques années plus tard, ils seront détruits lorsque le hangar qui les abritait s'écroulera [2].

Le N-3PB reste aux yeux des Norvégiens un avion qui symbolise la continuation de la lutte pendant la Seconde Guerre mondiale, d'autant que les vols lointains au-dessus de l'Atlantique Nord représentaient un défi quotidien.

Bredo Thurmann-Nielsen dira plus tard : « *Nous avions des parachutes mais uniquement pour s'asseoir dessus. Personne n'aurait jamais sauté avec. Si nous avions eu à le faire, nous n'aurions pas survécu plus de trois minutes…alors pourquoi prolonger la souffrance en sautant !* ».

1 – cf Aéro-Journal n° 19.

2 – À la fin des années soixante-dix, le N-3PB « 320/GS-U », le dernier a avoir été perdu en Islande sera en fait récupéré et restauré. Il est aujourd'hui exposé dans le musée de la Défense de Gardermoen près d'Oslo.

SAUVETAGE EN ROUMANIE

JOHN STANAWAY

Le P-38L-1-LO (44-24612) personnel du *Captain* George Marvin, chef de section et des opérations du 97th *Fighter Squadron*. (via Steve Blake)

Le 82nd *Fighter Group* américain était entré en combat début 1943 en Afrique du Nord. En juillet 1944, ses trois escadrons se trouvaient en tête de tous les palmarès américains du théâtre avec un total de plus de 400 victoires. Une discipline de fer en combat et un esprit de corps au-dessus de la moyenne expliquent en grande partie leur réussite.

Après le débarquement de Normandie, il devint nécessaire d'attaquer des objectifs situés bien au-delà du rayon d'action des chasseurs d'escorte. C'est ainsi que furent mises au point les missions dites « navettes » entre les bases situées en Angleterre ou en Italie et l'Union soviétique, afin de bombarder des objectifs situés en Europe Centrale. La 15th *Air Force* fut désignée pour entreprendre les premières missions fin juillet 1944. Le 82nd FG exécuta au moins deux missions navettes en juillet et en août, entre Foscani (Italie) et Poltava (Ukraine). Son rôle était de s'en prendre directement aux aérodromes ennemis et ses P-38 étaient eux-mêmes protégés par des P-51 d'autres groupes.

Le *1st Lieutenant* Richard T. Willsie était l'une des grandes figures du groupe. Discipliné, méthodique, fiable, il avait commencé à voler plus d'un an auparavant avec les Beaufighter de chasse de nuit du 414th *Fighter Squadron*. Willsie était un adepte du « fitness » et s'entretenait très régulièrement pour conserver la forme. Il s'était rendu populaire auprès des autres membres du groupe par quelques actions au cours desquelles il avait fait preuve d'une totale abnégation. Par exemple, un jour, il aperçut un P-38 menacé sur ses arrières. Sans la moindre hésitation, il plongea à sa rescousse et fit dégager le chasseur allemand. Cependant, il se rendit rapidement compte que son intervention avait attiré l'attention d'une trentaine de chasseurs allemands. Willsie lança un rapide regard circulaire et ferma un instant les yeux en comprenant qu'il était seul, absolument seul, au milieu de la nuée de chasseurs ennemis. Tout en appelant au secours par radio, il se lança dans une série d'évolutions serrées dans tous les sens et finit par se débarrasser de la meute sans trop savoir comment. Il jura qu'on ne l'y reprendrait plus...

Le groupe comptait aussi un autre personnage attachant, le *Flight Lieutenant* Richard Andrews. Celui-ci avait une telle passion pour le vol qu'il avait réussi à se faire enrôler sans avoir les diplômes requis. Il arriva au 82nd FG, tout frais émoulu des écoles d'aviation, quelques semaines avant le début des missions navettes.

Les 8th et 15th *Air Forces* avaient déjà exécuté ce type de mission depuis l'Angleterre dès le mois de juin 1944 sous le nom de code de « Frantic ». Comme objectifs principaux, les bombardiers basés en Italie s'étaient vus affecter les complexes pétrochimiques de Ploesti en Roumanie. Les forces de l'Axe avaient tant renforcé leurs défenses qu'il était indispensable d'attaquer les aérodromes et les installations de DCA tout le long de la route que devaient suivre les bombardiers. De la sorte, la première mission navette dévolue au 82nd FG se transforma en opération d'attaque au sol. La distance entre les terrains de Foscani, en Italie, et les objectifs ne permettant pas aux P-38 de faire l'aller et retour, les Soviétiques mirent à la disposition des Américains l'aérodrome de Poltava.

Le 22 juillet, le 82nd FG reçut l'ordre d'attaquer les bases de Buzau et de Zilistea dans le cadre de l'opération « Frantic » n° 2. Le groupe devait être couvert par les P-38 du 14th *Fighter Group* et les P-51 du 31st *Fighter Group*, répartis à

Le P-38J-15-LO (43-28778) du *Lieutenant-Colonel* Ben Mason, commandant en second du 82nd *Fighter Group*, avec lequel il a participé à la mission du 4 août 1944.
(via Steve Blake)

différentes altitudes. Les résulats furent impressionnants, les pilotes américains revendiquant 41 avions détruits au sol, plus 11 endommagés, 5 victoires aériennes, sans compter de nombreux camions et locomotives. Malheureusement, trois P-38 ne rentrèrent pas.

La mission n° 4 fut commandée à l'initiative des Soviétiques et consistait en une attaque de la base aérienne de Focsani [ne pas confondre avec Foscani, en Italie], à une centaine de kilomètres au nord-est de Ploesti. Seuls les chasseurs y furent conviés. Quarante-cinq P-38 du 82nd FG devaient décoller du terrain n° 11 de Foggia et attaquer l'objectif en compagnie des P-51 du 52nd FG. Le *Colonel* William Litton, « patron » du 82nd, prendrait le commandement de l'expédition à la tête du 96th *Fighter Squadron*. Les terrains d'Ukraine attendaient les avions américains.

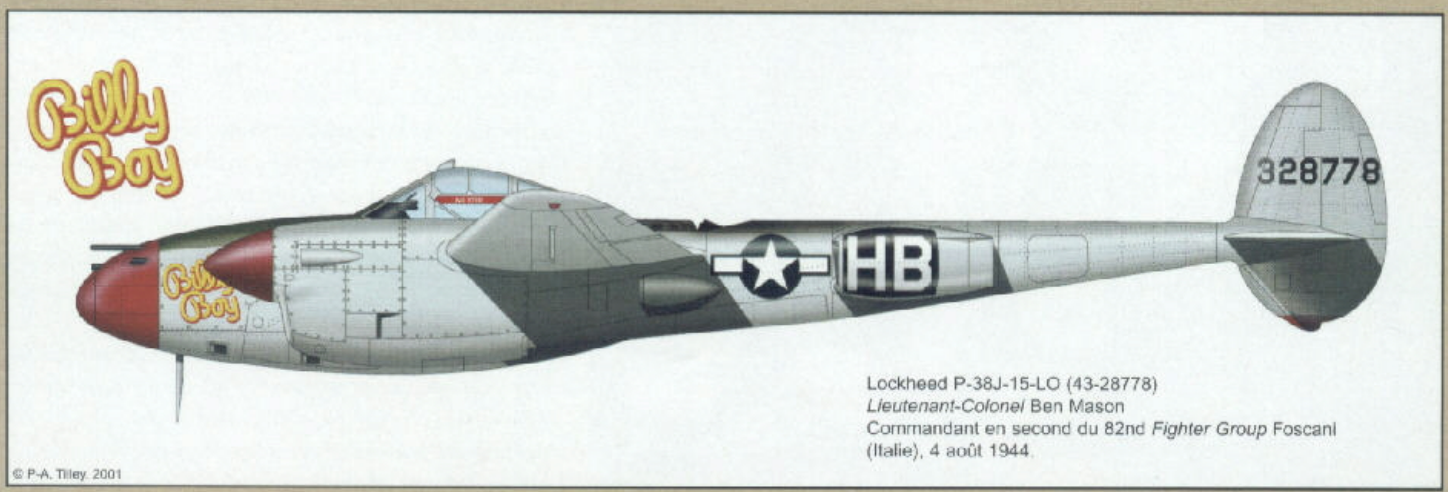
Deux P-38 ne purent décoller et les quarante-trois autres pilotes manifestèrent quelques signes d'inquiétude quand ils se rendirent compte que les P-51 qui étaient censés les protéger étaient introuvables. Dick Andrews volait avec la section du *Colonel* Litton, tandis que Willsie se trouvait dans une des sections de queue. La route jusqu'à l'objectif fut assez éprouvante, car les P-38 avaient reçu la consigne de voler à basse altitude, donc à portée des défenses anti-aériennes. Dick Willsie s'en souvient :

« Tous les avions devaient voler jusqu'à l'objectif à basse altitude, alors que l'escorte se placerait à l'altitude désirée pour protéger les P-38 contre la chasse ennemie. Notre route nous a conduits au-dessus des champs pétrolifères de Ploesti, puis nous avons suivi la vallée de Focsani jusqu'aux terrains d'aviation. Nous devions nous mettre de front, aussi bas que possible, pour mitrailler nos cibles, priorité étant donnée aux avions parqués sur les terrains et éventuellement au matériel roulant.

« Nous avons traversé un tir de barrage intense près de Ploesti et je crois que j'ai été touché. Quand nous sommes arrivés sur l'aérodrome, nous avons aussi été chaudement accueillis. Tout le long de cette route, il y avait de nombreuses voies ferrées suivant la vallée. On mitraillait tous les trains et les camions que l'on pouvait. »

La quarantaine de P-38 se déploya alors en éventail. La *flak* était si intense que la belle ordonnance fut rompue, mais, très déterminés, les pilotes américains maintinrent le cap, détruisant cinq locomotives au passage, avant de s'en prendre aux terrains d'aviation. Pris sous un déluge de feu, les P-38 revendiquèrent quatre avions détruits au sol et quatre endommagés et divers matériels trouvés sur leur route.

Mais la *flak* préleva son tribut. Le P-38 du *Colonel* Litton fut endommagé pendant l'approche et son moteur gauche prit feu. Sans s'en soucier le moindre du monde, Litton conserva le cap jusqu'à la lisière de l'aérodrome où son moteur droit



Lockheed P-38J-15-LO (43-28778)
Lieutenant-Colonel Ben Mason
Commandant en second du 82nd *Fighter Group* Foscani (Italie), 4 août 1944.

© P-A. Tiley. 2001

SAUVETAGE EN ROUMANIE

fut atteint à son tour. Les deux moteurs en flammes, le P-38 maintint sa route, traversa une partie de l'aérodrome et s'écrasa entre deux bâtiments avant d'exploser. Par miracle, Litton survécut au crash, mais il avait été sérieusement brûlé; il fut emmené en captivité. Les *Lieutenants* Thomas Vaughn et Alfred Ellison furent abattus à peu près au même moment et, eux aussi, eurent la chance d'en sortir vivants. Ce ne fut malheureusement pas le cas du *Lieutenant* James Hardin.

Dick Willsie n'était pas au bout de ses peines et de ses surprises, comme il le raconte lui-même :

« Je sentais les projectiles frapper mon avion et mes pieds furent même éjectés du palonnier sous la force des impacts. J'ai jeté un œil aux instruments et tout m'a paru OK. J'ai regardé mon moteur gauche, il pissait l'huile en plusieurs endroits. J'ai aussitôt regardé à nouveau mes instruments et en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, la pression d'huile a chuté d'un seul coup d'un seul. J'ai immédiatement mis l'hélice en drapeau.

« Devant moi s'étalait le second terrain. J'ai mis toute la gomme sur le moteur droit et j'ai tiré sur un Me 109, puis j'ai aperçu un gros hexamoteur de transport droit devant moi, identifié plus tard comme étant un Me 323. J'étais au ras des marguerites et après avoir ouvert le feu, je l'ai vu exploser. J'ai dû redresser vite fait pour éviter les débris.

« En quittant les lieux, j'ai remarqué une fuite de liquide de refroidissement au moteur droit. Il ne me restait que quelques minutes de vol au mieux. J'ai signalé mon problème par radio en précisant que j'allais me vautrer. Je ne savais pas alors que le Colonel *Litton avait été descendu. Et devinez qui m'a répondu ? Dick Andrews ! »*

Andrews venait d'épuiser ses dernières munitions sur des locomotives et des wagons quand il entendit l'appel de son camarade. Il l'aperçut en vol plané, suivi d'une longue traînée de liquide blanc. Quelle ne fut pas la surprise de ses équipiers quand ils l'entendirent répondre à Willsie : *« Trouve-toi un terrain plat et je viens te chercher. »*

Dans une lettre qu'il écrivit à sa mère le 6 août, juste à son retour de la mission, Andrews s'excusa d'avoir raté le jour de son anniversaire, mais il joignit le ruban de la *Silver Star* qui venait de lui être décernée et lui expliqua pourquoi il avait reçu cette décoration.

« Moi-même j'ai tiré sur deux camions d'un convoi, en faisant exploser un et endommageant sérieusement le second. Puis, je me suis retrouvé au-dessus d'une ligne de chemin de fer. J'ai aligné deux ou trois locomotives et quelques wagons qu'elles tiraient et j'ai aidé un camarade à en détruire quelques autres. J'ai pulvérisé une station d'aiguillage et je me suis retrouvé sans munitions. J'ai survolé un train blindé, hurlant et jurant parce que je n'avais plus un seul obus.

« C'est alors que j'ai aperçu mon pote sur un seul moteur avec l'autre hélice en drapeau. Je suis resté à ses côtés, volant sur sa gauche avant que son moteur droit rende l'âme. Je ne saurai jamais ce qui m'a traversé l'esprit. Je me suis souvenu des conversations qu'on avait eues à propos de la meilleure méthode pour récupérer un copain abattu. J'ai toujours eu le plus grand respect pour le Lt. Willsie. Il a plus de 60 missions à son actif et c'est un remarquable pilote. On ne peut décemment pas laisser un type comme ça se débrouiller tout seul pour rentrer à travers un territoire contrôlé par l'ennemi avec le risque de se faire prendre.

« Il s'est posé sur le ventre dans un champ couvert de sillons. Après l'avoir vu atterrir perpendiculairement aux sillons, j'ai fait un virage à 180° et j'ai abaissé mon train et mes volets. Voyant que j'étais trop proche du champ, j'ai tout remonté, fait un virage à 270° et commencé une nouvelle approche, abaissant mon train à nouveau quand j'ai vu que j'allais pouvoir me poser. »

Quand prit fin sa course folle sur le ventre à travers les sillons, la première pensée de Willsie alla à son P-38. Il s'agissait de la monture personnelle de son meilleur ami, le *Major* Clayton Isaacson, un gaillard taillé comme une armoire à glace, qui se trouvait également être le commandant du 96th *Fighter Squadron*. Ce P-38 avait été spécialement modifié pour qu'il puisse y glisser son immense carcasse et Willsie était fort embêté d'avoir cassé ce matériel si particulier qui lui avait été confié. Ce ne fut qu'ensuite que Willsie se préoccupa du reste, en particulier une sérieuse entaille au cuir chevelu d'où le sang ruisselait à flots sur son visage. Aussi sérieuse qu'était sa situation, Willsie eut la présence d'esprit de placer une charge de destruction sur une aile de son P-38 avant de se diriger vers le lieu de son improbable sauvetage. Il raconte lui-même la suite :

« J'ai levé les yeux et j'ai vu quelques arbres sur ma gauche. J'entendais des avions au-dessus de ma tête et j'ai aperçu des P-38 et des Me 109 en combat tournoyant. J'ai vu des hommes dans le lointain et des camions un peu plus près. J'ai entendu des claquements de fusils et le sifflement de

Dick Andrews, « Stumpy » Hollinger et Dick Willsie tout de suite après leur atterrissage à Poltava. (Photo Dick Andrews)

*balles. J'ai plongé derrière l'aile gauche qui reposait à même le sol. J'ai remarqué que mon brassard avec le drapeau américain n'était plus autour de mon bras gauche. Non, il était là, par terre, à côté de la charge. J'ai fait un pas en avant au moment où la charge a explosé. Je me suis dit '*et merde ! '*et j'ai couru pour m'abriter derrière les arbres.*

*« C'est alors que j'ai vu l'avion de Dick avec son train sorti. J'étais sidéré ! '*Mon Dieu ! *ai-je dit en moi-même*, mais, il vient me chercher ! '*La terre était meuble et apparemment venait d'être replantée, car des pousses de quelques centimètres de haut affleuraient à la surface. Je portais mes bottes de vol en mouton, mais j'ai couru sur une petite centaine de mètres jusqu'à son avion. »*

Andrews posa son P-38 parallèlement aux sillons. Devant lui se trouvait ce qu'il prit pour un fossé et derrière se trouvait un champ de blé. Pendant ce temps, les autres P-38 tentaient de protéger leurs deux camarades en attaquant les troupes qui s'avançaient vers eux. Le *Lieutenant* Nathaniel Pape du 95th FS revendiqua l'un des six Bf 109 avec lesquels les P-38 avaient engagé le combat et ce fut à ce même moment que l'appareil du *Lieutenant* Hardin fut touché par la *flak* et explosa.

Quand il atteignit l'autre P-38, Willsie laissa éclater sa joie : *« Quand je l'ai atteint, Dick se tenait debout sur l'aile. Il a déplié l'échelle et jeté son parachute par terre. Malgré mon essoufflement, je lui ai adressé un grand sourire. Il m'a attrappé la main et m'a tiré sur l'aile. Il m'a dit : '*Tu pilotes' *et nous avons tous deux sauté dans le cockpit comme des acrobates. Je me suis assis le plus en avant possible et lui s'est installé derrière moi. Je n'étais pas tout à fait entre ses genoux et lui n'était pas tout à fait sur mon dos. Il a dû passer sa jambe droite par-dessus mon épaule droite parce que le manche du P-38 est décalé vers la droite. Par contre, il a pu allonger sa jambe gauche, libre de tout obstacle, sous mon bras gauche. J'étais assis sur le bout des fesses. On a refermé la verrière, lui s'est occupé du côté droit et moi du côté gauche. Tout cela s'est passé en quelques secondes. Alors, j'ai reglé le pas des hélices, tiré sur les commandes pour lever le nez et j'ai mis les gaz tout doucement. J'ai senti la roulette de nez s'enfoncer dans le sol meuble quand j'ai lâché les freins. Je ne pouvais pas tirer davantage sur les commandes et j'ai dû compenser à fond pour lever le nez. Il s'est levé et nous avons commencé à rouler et à prendre de la vitesse. Il y avait des arbres devant nous et j'ai réglé les volets pour quitter le sol. Il me fallait prendre assez de hauteur pour éviter les arbres, mais pas trop vite pour éviter de décrocher. »*

Contre toute attente, malgré le poids supplémentaire et le sol meuble, le P-38 décolla et franchit l'obstacle avec une garde inférieure à deux mètres. Les deux pilotes n'avaient pas échangé un seul mot et ce fut Willsie qui rompit le silence le premier. Il se retourna et dit : « *Dick, t'es un p... de pilote de chasse, tu sais !* » Ils pouvaient voler, mais pas combattre. Toute formation ennemie devait être engagée par d'autres P-38 ayant encore des munitions et... monoplaces. Mais, pour l'heure la question la plus urgente à traiter était celle de la navigation et Willsie demanda des cartes. Andrews avait dû les balancer avec son parachute, mais en vieux renard, Willsie demanda à son « passager » de jeter un œil dans la trousse de survie. Celui-ci en trouva une du Sud de la France, mais ils se dirigeaient vers l'Ukraine et les Soviétiques avaient la mauvaise réputation de tirer sur tout ce qui bougeait. Willsie décida de voler le plus bas possible vers l'est, jusqu'à ce qu'ils tombent sur le Dniepr, de là, il pourrait facilement remonter jusqu'à Poltava. De temps en temps, Andrews avertissait son pilote de la présence d'une colline, mais ils n'échangèrent pas d'autres paroles pendant les deux heures et demie que dura le vol jusqu'à Poltava. Leur P-38 fut même le premier à atterrir au retour de la mission.

Richard C. « Stumpy » Hollinger, un technicien détaché par Lockheed à Poltava, accueillit avec le sourire le *Lieutenant* Willsie quand celui-ci émergea de l'habitacle; il fut, toutefois, un peu plus étonné d'en voir sortir un second pilote... Tous les trois éclatèrent de rire. C'était sans doute un exploit hors du commun, mais chacun pensa que s'il avait pu être réalisé à bord d'un Lockheed P-38 Lightning, ce n'était pas le fait du hasard. Certains racontèrent qu'un mécanicien soviétique, qui arrivait pour donner un coup de main au pilote, s'arrêta net en voyant deux hommes s'extraire de l'habitacle et repartit en grommelant après ces cinglés d'Américains qui ne faisaient jamais rien comme les autres...

Andrews et Willsie reprennent l'inconfortable position qui fut la leur pour les besoins des photographes de presse (Photo Dick Andrews)

Ce fut le premier sauvetage réussi sur le continent européen. D'autres tentatives s'étaient achevées par la capture des deux pilotes et même par leur mort. Andrews rentra en Italie le 6 août à bord d'un autre P-38 et eut la surprise d'être attendu par le général Strother, commandant le XVth *Fighter Command*, et par le général Nathan Twining, commandant la 15th *Air Force*. Celui-ci lui remit sur le champ la *Silver Star* et lui annonça sa promotion au grade de *2nd Lieutenant*. Il devint *1st Lieutenant* quand Dick Willsie prit le comandement du 96th FS. Andrews et Willsie connurent tous deux une brillante fin de carrière au sein de l'USAF et ils se vouèrent tous deux une amitié indeffectible.

Quelques jours après leur retour en Italie, des photographes de presse leur demandèrent de reprendre les positions qu'ils occupaient après avoir grimpé à bord du P-38 dans le champ labouré en Roumanie. Il leur fallut plus d'une demi-heure pour y parvenir...

Le GC I/6

Le GC I/6, créé à Strasbourg en 1934, est absorbé en février 1939 par l'escadre de marche d'Afrique du Nord lors de sa transformation sur Morane 406. Il est reformé en tant que I/6 le 15 décembre 1939 à Marignane avec du personnel provenant des GC I/9 et II/9.

Envoyé à Chissey, il partage son seul et unique succès de la « Drôle de Guerre » avec le II/7, un malheureux Ju 52 attribué le 7 avril 1940 à trois pilotes du groupe et huit du II/7. Alors que ses pilotes s'attendent à aller relever le I/4 à Norrent-Fontes, le I/6 est renvoyé à Marignane où lui parviennent les nouvelles de l'attaque allemande.

Le I/6 ne remonte au front que le 17 mai et s'installe à Lognes sous les ordres du groupement de chasse n° 23.

Le lendemain 18 mai, après un bombardement du terrain sans gravité, 9 Morane effectuent la première mission vers 13h30. Ils se heurtent à des Do 17 escortés par des Bf 110 et au cours de l'engagement, le capitaine Mauvier, blessé, doit effectuer un atterrissage forcé et est fait prisonnier. Lors de la seconde mission, à 18h30, les patrouilles se retrouvent dispersées à la suite d'une confrontation avec des Do 17. Poursuivant la mission à basse altitude, la patrouille du capitaine Bruneau survole un nid de *flak*. Son Morane incendié, Bruneau s'écrase volontairement sur une batterie. Le sous-lieutenant Demoulin, atteint par la *flak*, se pose train rentré au retour à Lognes. Les sous-lieutenant Paturle et adjudant-chef Conte ont été blessés et quatre Morane endommagés au cours du combat contre les Do 17.

Les deux escadrilles sont privées de leur chef en même temps et il ne reste plus que 12 avions sur les 23 disponibles au matin. Le groupe est laissé sur la touche le lendemain.

Le 20 mai, il patrouille le secteur entre Ham et Péronne en compagnie du I/4. Il va obtenir cinq victoires confirmées et une probable, mais elles sont chèrement payées : le sous-lieutenant Raphenne casse son avion lors d'un atterrissage forcé à Ailly-sur-Somme et les sous-lieutenant Duchêne-Marulaz et sergent Pagès, blessés, évacuent le leur en parachute. La 1ère escadrille vient de perdre son deuxième commandant...

Le 21 mai, à la suite d'un combat contre des Do 17 en compagnie du I/4, le I/6 est coiffé par les Bf 109 de l'escorte. Le commandant Tricaud, isolé, est abattu par trois chasseurs allemands et doit sauter en parachute. Le capitaine Silvestre de Sacy aperçoit un Dornier qui décolle de Cambrai et pique dessus; il est intercepté par trois 109 qui mettent son avion en flammes. Le Morane percute à Bertincourt. Le 3ème commandant de la 1ère escadrille en trois jours... Dans la soirée, le groupe reçoit le renfort de 10 Morane 406 en provenance du GC I/9.

Le 25 mai, une patrouille triple accompagnée par des D.520 du GC II/3 se heurte à des bombardiers ennemis et à leur escorte dans la région de Valenciennes en fin d'après-midi. Deux pilotes sont portés disparus : le lieutenant tchèque Bieberle et l'adjudant-chef Vantillard. Si ce dernier regagnera son unité après les hostilités, Bieberle est tué et sera inhumé par les Allemands. La contre-partie est mince : une victoire sûre et trois probables.

Le 26 mai, le groupe perd un nouveau pilote, le sous-lieutenant Halgrin qui périt carbonisé dans son avion après un atterrissage forcé à Crépy-en-Valois.

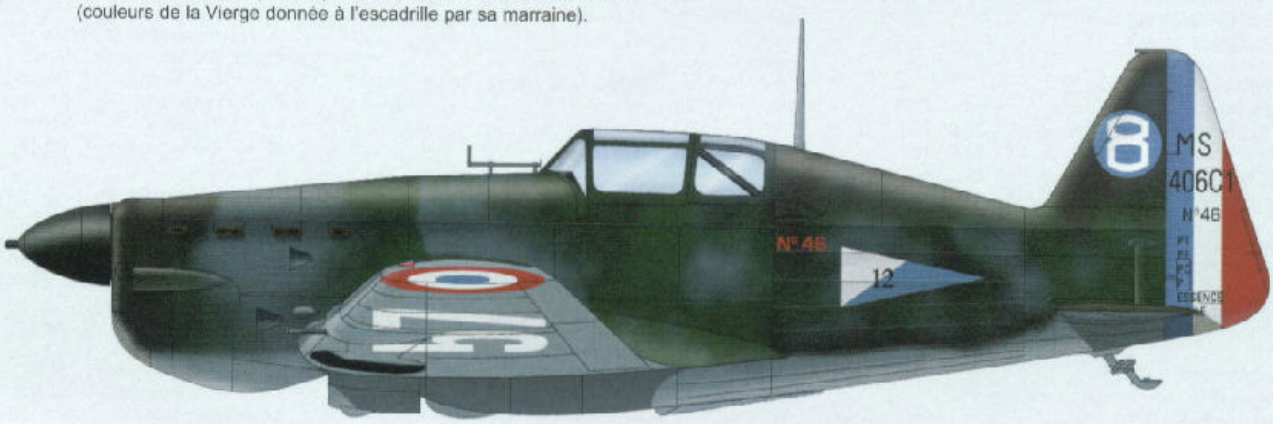
Le 31 mai, le I/6 est rattaché au groupement n° 21 du général Pinsard, en charge de la défense de la région parisienne.

Le 3 juin, jour de la grande offensive aérienne de la

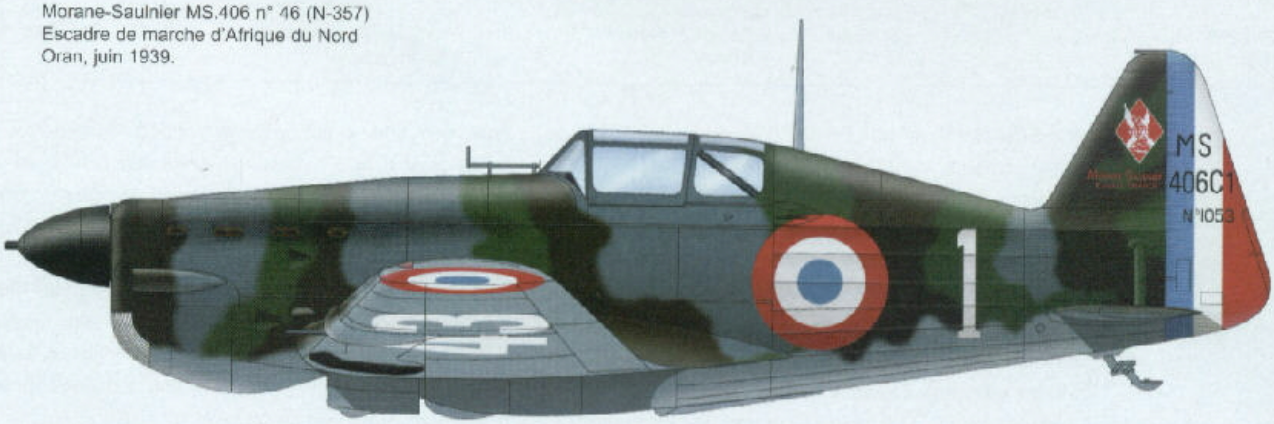
Ci-dessus :
la 1ère escadrille du GC I/6 à Marignane à la fin de l'hiver 1940.
Au premier plan, le n° 41 (« 5 »).
(Archives Aéro-Journal)

Ci-dessous :
le GC I/6 en Afrique du Nord, avant sa dissolution au sein de l'escadre de marche d'AFN.
Au premier rang, accroupi, quatrième en partant de la gauche, le sergent-chef Pierre Le Gloan.
(Archives Aéro-Journal)

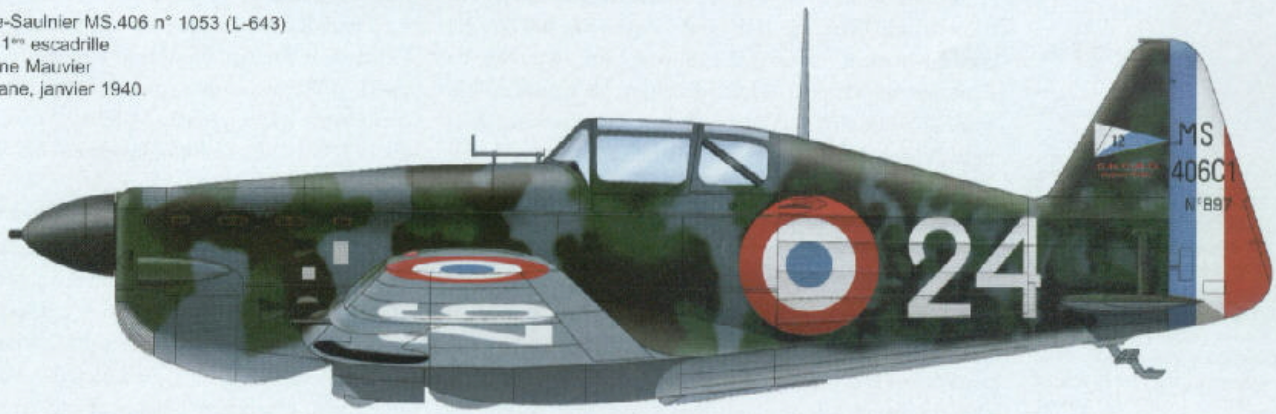
GC I/6 1ère escadrille (SPA 96) : guerrier gaulois au casque ailé (dessin des paquets de cigarettes).
GC I/6 2ème escadrille (SPA 12) : nombre 12 sur fanion bleu et blanc (couleurs de la Vierge donnée à l'escadrille par sa marraine).



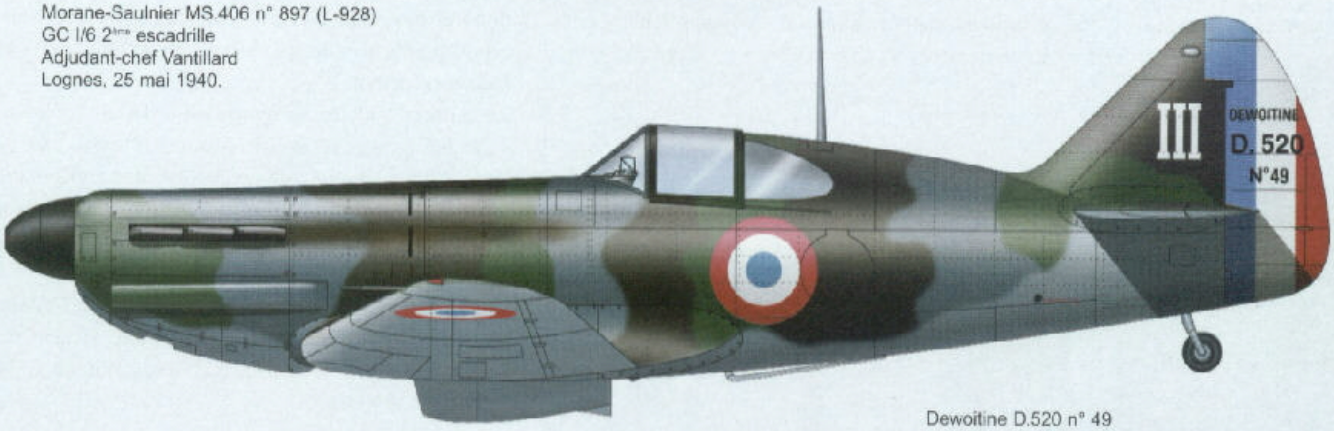
Morane-Saulnier MS.406 n° 46 (N-357)
Escadre de marche d'Afrique du Nord
Oran, juin 1939.



Morane-Saulnier MS.406 n° 1053 (L-643)
GC I/6 1ère escadrille
Capitaine Mauvier
Marignane, janvier 1940.



Morane-Saulnier MS.406 n° 897 (L-928)
GC I/6 2ème escadrille
Adjudant-chef Vantillard
Lognes, 25 mai 1940.



Dewoitine D.520 n° 49
GC I/6 état-major
Capitaine de Rivals-Mazères
Lognes, 8 juin 1940.

Bien que l'on en ait aucune certitude, cet appareil n'était vraisemblablement armé que d'un unique canon Madsen de 23 mm tirant dans l'axe.

© P-A. Tilley, 2001

Le GC I /6

MATÉRIEL
Morane 406

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Tricaud

Commandant 1ère escadrille

Cne Mauvier		- 18.05.40
S/Lt Duchêne-Marulaz	18.05.40	- 20.05.40 (pi)
Cne Silvestre de Sacy	21.05.40	- 21.05.40
S/Lt Raphenne	22.05.40	- 24.06.40
Lt Demoulin	25.06.40	- 13.08.40

Commandant 2ème escadrille

Cne Bruneau		- 18.05.40
Lt Jolicœur	19.05.40	- 05.06.40 (pi)
Cne Kulhanec	06.06.40	- 19.06.40
?		

VICTOIRES

Drôle de Guerre	:	0,5
Mai-juin 1940	:	13

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus	11
(Cne Bruneau, 18.05 - Cne Silvestre de Sacy, 21.05, Lt Bieberle, 25.05 - S/Lt Halgrin, 26.05 - S/C de Lestapis, Sgt Popelka, 03.06 - Sgt Hranicka, 05.06 - S/Lt Paturle, C/C Bendl, 07.06 - Cne Pouilloue de Saint-Mars, 08.06 - S/Lt Raphenne, 24.06)	
Prisonniers	3
(Cne Mauvier, 18.05 - A/C Senet, 05.06 - Cne Lefoyer, 11.06)	

TERRAINS

15.12.39	Marignane
08.03.40	Chissey
11.04.40	Berck-sur-Mer
02.05.40	Marignane
17.05.40	Lognes-Émerainville
10.06.40	Connantre
11.06.40	St Florentin-sur-Cher
12.06.40	Germigny
14.06.40	Vichy-Rhue
17.06.40	Clermont-Ferrand puis Ussel
19.06.40	Bergerac
21.06.40	Marignane
23.06.40	Salon-de-Provence
15.08.40	Dissolution

VICTOIRES

07.04.40	Cdt Tricaud	Ju 52	Luxeuil (52)
	Cne Bruneau		
	S/Lt Demoulin		
	8 pilotes du GC II/7		
20.05.40	S/Lt Raphenne	Ju 86	Amiens (80)
	Cdt Tricaud	Bf 109	Corbie (80)
	Lt Fejfar	Bf 109	Amiens (80)
	Sgt Jicha	Bf 109	Corbie (80)
21.05.40	Cdt Tricaud	Do 17	Cambrai (59)
	Cne de Sacy		
	S/Lt Raphenne		
	A/C Senet		
	Cne de Sacy	Do 17	Cambrai (59)
24.05.40	Cne Kulhaneck	Do 215	Montdidier (80)
	S/Lt Raphenne		
	Sgt Jicha		
25.05.40	Lt Bieberle	He 111	Arleux (59)
	A/C Vantillard		
03.06.40	S/Lt Raphenne	Bf 109	Lagny (77)
	S/Lt Raphenne	Bf 109	Rouvres (77)
05.06.40	S/Lt Janis	Hs 123	Chaulnes (80)
	Lt Fejfar	Hs 123	Chaulnes (80)
	Lt Janouch	Hs 123	St Gobain (80)

Luftwaffe, le I/6 est mis en état d'alerte maximum. Il ne décolle pourtant qu'à 13h30 et en ordre dispersé. Les pilotes montent au combat de manière individuelle. Le résultat ne se fait pas attendre : le sergent Jost, qui a dû évacuer son avion en flammes, est grièvement blessé, le sergent-chef de Lestapis est mortellement blessé et le sergent Popelka est tué. Jost et Popelka sont tombés victimes d'Adolf Galland [1]. En tout, 3 Morane sont détruits et 5 fortement endommagés, pour 2 victoires sûres et 2 probables.

À partir du 5 juin, le I/6 va se spécialiser dans les attaques de colonnes blindées, une tâche pour laquelle le MS.406 est particulièrement mal adapté : son volumineux moteur en ligne avec son système de refroidissement par liquide est très vulnérable aux armes de petit calibre et son armement, deux mitrailleuses de 7,5 mm et un canon de 20 mm (sans obus perforant) qui s'enraye de façon systématique, très insuffisant pour ce type de mission. Le I/6 ne réalise pas moins de 33 sorties entre le 5 et le 8 juin en collaboration avec le II/2.

Le 5 juin, de retour de mission, après avoir abattu 3 Henschel Hs 123, une patrouille est prise à partie par des Bf 109. Le sergent-chef Hranicka tombe en flammes et le sous-lieutenant Paturle descend un... Fairey Battle qui se pose dans un champ. Les deux missions d'attaque au sol suivantes se soldent par la perte de l'adjudant-chef Senet, gravement brûlé et fait prisonnier, et de 3 Morane 406.

Le lendemain, la 2ème escadrille, désormais confiée au capitaine Jaroslav Kulhanek, n'est composée que de pilotes tchèques, mais la 1ère ne compte plus que 4 avions et 3 pilotes en état de combattre.

Dans la soirée du 7 juin, 3 Morane mitraillent des blindés près de Forges-les-Eaux. Les appareils du sous-lieutenant Paturle et du caporal-chef Bendl sont descendus en flammes par la *flak* légère; le lieutenant Janouch, blessé, réussit à rentrer dans son avion en dentelles...

Le 8 juin, le capitaine de Rivals-Mazères et l'adjudant-chef Lefebvre arrivent du CEAM de Toulouse. Ce dernier pilote un MS.406 expérimental, probablement armé de munitions perforantes; quant à Rivals-Mazères, il est aux commandes du D.520 n° 49, vraisemblablement équipé d'un canon Madsen de 23 mm tirant dans l'axe.

Ce jour-là, le I/6 est sur la brèche de 5 heures du matin à 7 heures du soir contre les chars allemands entre Forges-les-Eaux et Les Andelys. Le capitaine Pouilloue de Saint-Mars est abattu et tué au cours de l'une de ces sorties.

Le 11 juin, mis à la disposition du II/9 pour renforcer la protection de bombardiers, le I/6 en découd avec la chasse allemande : le capitaine Lefoyer, abattu, est fait prisonnier et trois Tchèques sont blessés. Le capitaine de Rivals-Mazères est descendu; il n'est que blessé, mais son D.520 expérimental est détruit.

La dernière victoire est remportée le 16 juin et le 20, les Tchèques quittent le groupe. Abattu par la *flak* vers 19h15 lors d'une attaque de colonnes entre Romans et Beaurepaire, le sous-lieutenant Raphenne connaît le triste honneur d'être le dernier aviateur français tué pendant la campagne de mai-juin 40.

Après que le GC III/1 a fusionné avec le I/6 le 24 juillet, le groupe est dissous sur la base de Salon le 15 août. Sa 1ère escadrille formera la nouvelle 2ème escadrille du GC III/9 reconstitué le 13 août.

L'adjudant-chef Gaudry de la 1ère escadrille du GC I/6 devant son Morane 406 n° 663 à Marignane, début mai 1940. On note qu'un losange blanc a remplacé l'insigne du « Gaulois » sur la dérive et qu'un autre apparaît sur l'extrados droit. Leur signification est inconnue. (Archives Aéro-Journal)

[1] *Ils Étaient Là...* (J.&P. Martin, Aéro-Éditions) p. 150.

"LA" RÉFÉRENCE !

NE CHERCHEZ PAS AILLEURS : TOUT Y EST !

Cet ouvrage est le fruit de trente années de recherches entreprises par C-J. Ehrengardt pour répondre aux nombreuses questions que se posent les maquettistes sur les camouflages et marques de l'aviation française pendant la Seconde Guerre mondiale.
Illustré de nombreuses photos, pour la plupart inédites, et de planches couleur dues au talent de Pierre-André Tilley, ce hors-série présente les marques standards, camouflages, « patterns » constructeurs, insignes officiels et personnels des appareils de l'armée de l'Air de 1938 à 1942, mais aussi pour la première fois des forces aériennes françaises libres, de l'Aéronautique navale et des forces aériennes françaises de 1943 à 1945.
L'ouvrage est livré avec un nuancier présentant les teintes officielles utilisées entre 1938 et 1942.
Ce hors-série vous est proposé en promotion jusqu'au 28 février 2002, dans la limite des stocks disponibles, au prix de 10 euros franco de port pour la métropole (soit une réduction de près de 25%) et de 10 euros plus frais de port (voir page 74) pour les autres destinations.

Des yeux pour les kangourous

Jim Grant

SOUS LA MENACE d'une invasion japonaise après la chute de Singapour, l'Australie manque cruellement d'avions de reconnaissance modernes. Les États-Unis vont fournir une poignée de Lightning que la RAAF utilisera pour des missions de la plus haute importance.

Après la chute de Singapour en 1942, la Royal Australian Air Force manque cruellement d'avions modernes. La seule injection de matériel prend la forme d'avions néerlandais surannés venus se réfugier en Australie et un amalgame d'avions de l'USAAF ayant survécu aux premières semaines de combat. Ce renfort hétéroclite va aider la RAAF jusqu'à ce que des avions modernes soient livrés.

Cependant, quelques avions modernes sont intégrés dans l'inventaire de la RAAF. Parmi ceux-ci, on trouve des Lockheed F-4-1-LO, la version de reconnaissance du P-38 Lightning. Trois de ces avions vont être utilisés entre août 1942 et août 1944 par le N° 1 *Photographic Reconnaissance Unit* (PRU). Cette unité aura l'occasion d'aligner des avions reçus en petite quantité comme le Brewster F2A et le Republic P-43 Lancer. Vers la fin de la guerre le 1 PRU prendra en compte des Mosquito.

Les F-4 concernés font partie du premier lot de 99 machines. Dérivés du P-38E, ils disposent de quatre caméras K-17 en remplacement de l'armement et d'un pilote automatique pour rendre les longues missions de reconnaissance plus confortables.

Après avoir été stockés au N° 1 *Air Depot* pendant deux mois, les deux premiers F-4 sont perçus par le 1 PRU sur le terrain de Hugues le 31 octobre 1942. Ce sont les A55-1 (41-2158) et A55-2 (41-2159), quoique l'identité de ce dernier ne soit pas complètement confirmée. Ces appareils sont repeints aux couleurs standards de la RAAF, soit brun foncé et vert feuille pour les surfaces supérieures et bleu ciel pour les surfaces inférieures. Aucun code d'unité ne sera jamais porté. Ils entrent en service alors que l'Australie se trouve dans une situation critique. Les Japonais sont en train de consolider leurs positions dans les îles situées au nord et à l'est du pays. De Java aux îles Salomon, les Japonais construisent des terrains d'aviation et des installations pour des troupes d'invasion. Le besoin d'en savoir plus est donc crucial et c'est au N° 1 PRU qu'est confiée cette tâche. Cet unité est alors basée sur le terrain de Coomalie, au sud de Darwin.

Un premier vol opérationnel est effectué le 3 novembre 1942 par le *Flight-Lieutenant* Bill Talberg, au-dessus des îles Tanimbar. Six autres vols sont réalisés avant qu'un premier accident vienne endeuiller le N° 1 PRU le 20 novembre. Ce jour-là, le *Flight-Lieutenant* L. Cridland, victime d'une panne moteur à bord du A55-2, choisit d'atterrir sur l'aérodrome de Livingston (Northen Territory). Alors qu'il entame son approche, il remet les gaz; en amorçant son virage, il décroche et l'avion s'écrase à environ quatre kilomètres du terrain. Cridland ne survit pas au crash.

Un autre F-4, le A55-3 (ex 41-2122) est pris en compte par l'unité le 16 mars 1943 pour remplacer le A55-2. Cet avion vient directement de la 5th *Air Force* et a été cédé le 27 février. Il effectue une première sortie le 21 mars au-dessus du Timor Occidental et avec le A55-1, il va survoler à plusieurs reprises cette région. Le 18 août

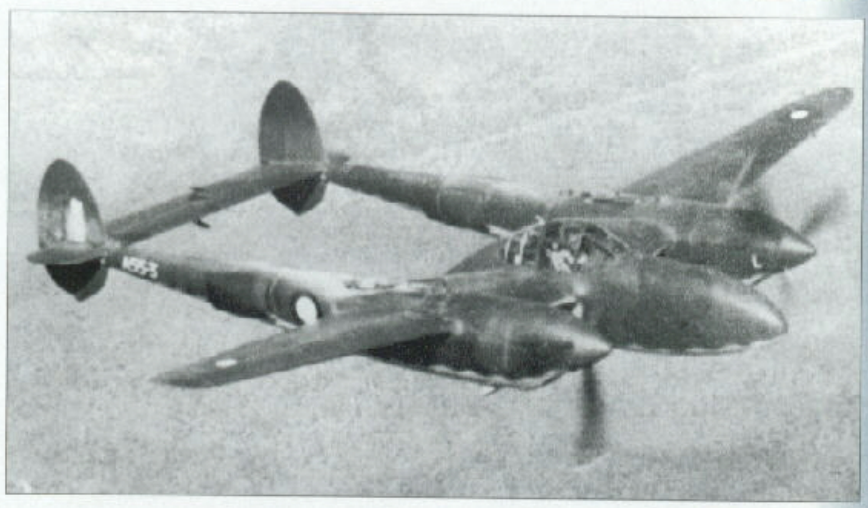
Le F-4 A55-1 à Coomalie début 1943. L'appareil porte le camouflage type de la RAAF. (Collection J. Grant, courtoisie AHMWA)

1943, le A55-3 est rendu au N° 14 *Aircraft Repair Depot* et ne revient que le 14 septembre, mais repart dès le 20 septembre pour un autre dépôt américain pour y subir une révision générale semble-t-il. Il ne revient au 1 PRU que le 1er novembre. Entre-temps, l'unique F-4 continue à exécuter des missions, quatre étant enregistrées en janvier 1943. Le 12 février, le A55-1 part pour l'inspection des 240 heures et le 1 PRU se retrouve sans Lightning et ce pendant un mois. En effet, le A55-1 ne va revenir que le 24 mars.

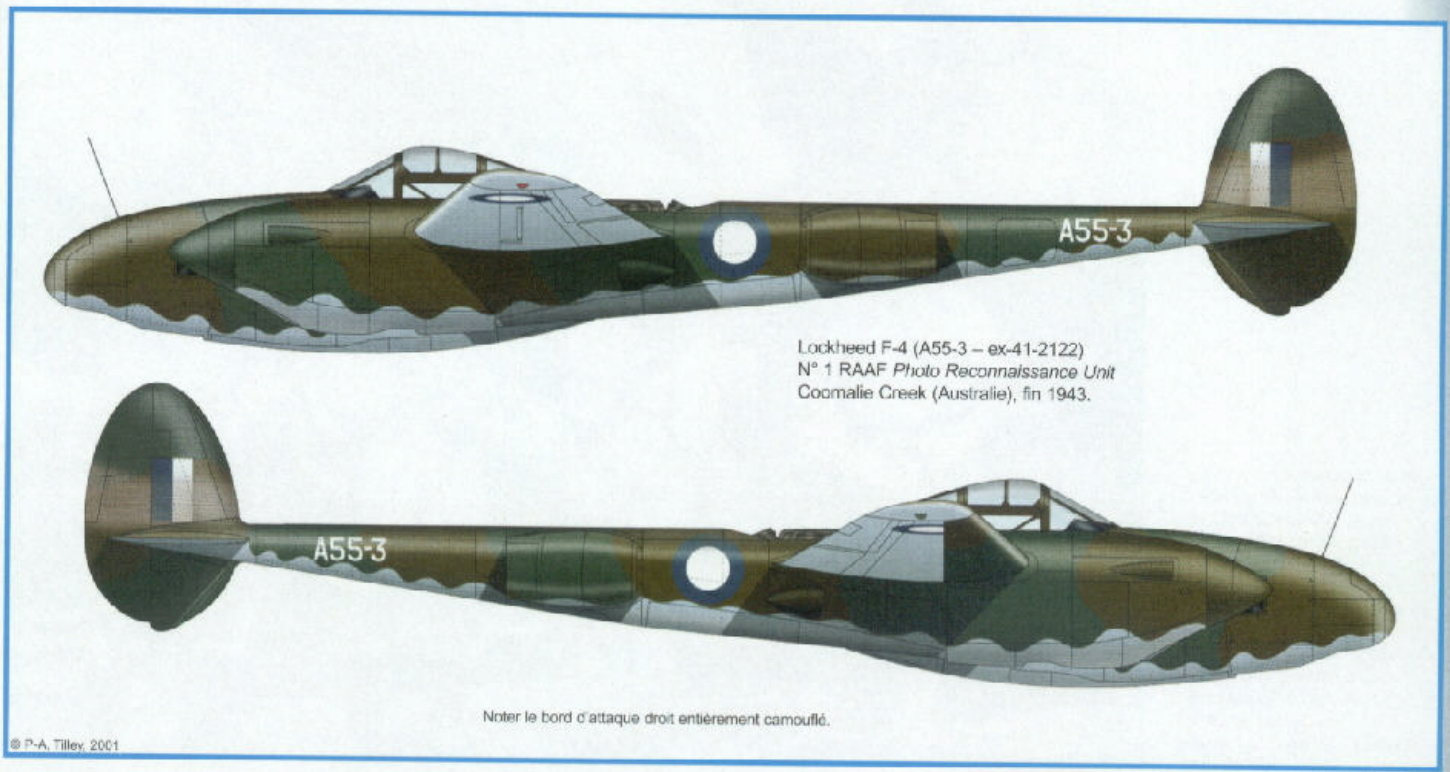
Mis à part les vols sur des positions japonaises, les F-4 font occasionnellement des vols au-dessus de l'Australie. Le 24 février un vol est ainsi effectué sur Wollcott Inlet sur l'ouest de l'Australie pour s'assurer que les Japonais n'y vont pas installer un dépôt de ravitaillement pour leurs sous-marins. Mais le gros des missions a lieu au nord du pays. Ainsi, le 13 juin 1943, alors qu'il effectue une mission de 1 600 km, le *Flight-Lieutenant* P.B. Sinnot découvre que les Nippons sont en train de construire un terrain long de 1 800 mètres sur Selaru Island. Le 1 PRU se voit aussi confier la prise de photos des résultats des bombardements des B-24 de l'USAAF basés près de Darwin. À cause du taux de disponibilité assez bas des F-4, le personnel de la section de développement est secondé par du personnel du 380th BG, unité qui vole même de temps en temps avec les Australiens.

Cependant, les A55 vont tous connaître un sort tragique. En effet, le A55-3 continue ses vols de reconnaissance jusqu'au 10 décembre 1943, lorsqu'il est fortement endommagé à l'atterrissage à Batchelor (Northern Territory), le pilote en sortant indemne. L'avion est envoyé au N° 4 *Repair and Salvage Unit*, qui le déclare finalement irréparable. Quant au A55-1, il va rester seul pendant toute l'année 1944 au sein du 1 PRU, bien qu'à la suite d'un dommage subi le 10 janvier et des affectations multiples entre la RAAF et l'USSAF, l'avion sera absent pendant de long mois. Il survit néamoins jusqu'au 1er septembre 1944, jour où le train d'atterrissage droit s'affaisse à l'atterrissage à Coomalie Creek; l'avion finit sa course sur le côté de la piste et prend feu instantanément. Le pilote, le *Flight-Lieutenant* John Rush, s'en sort avec de graves brûlures aux bras et dans le haut du corps; l'avion lui est complètement détruit. Le A55-1 avait effectué une vingtaine de sorties opérationnelles.

En plus des F-4 mis en œuvre par le 1 PRU, le N° 75 RAAF *Squadron*, basé en Nouvelle-Guinée, reçoit trois F-4 américains en prêt au cours de l'année 1943. Deux sont identifiés comme étant le P38-20 (42-2220) et le P38-56 (41-2156) « Leaping Lizzie ». Ils sont remis au N° 75 RAAF *Squadron* le 16 août 1943 par le *Squadron-Leader* Geoffrey Atherton et le *Flight-Lieutenant* Brown



Le F-4 A55-3 en vol au-dessus de l'Australie septentrionale. On note que le bord d'attaque gauche a été changé. (Via Bill Baker)



Lockheed F-4 (A55-3 – ex-41-2122)
N° 1 RAAF *Photo Reconnaissance Unit*
Coomalie Creek (Australie), fin 1943.

Noter le bord d'attaque droit entièrement camouflé.

© P-A. Tilley, 2001

après avoir reçu un cours accéléré à Port Moresby. Entre août et octobre 1943, ils effectuent des vols réguliers au-dessus de Markham Valley, Gasmata, Kiriwina, Goodenough Island et Cape Gloucester. Atherton va réaliser 33 vols à bord de ces avions dont deux connaissent une tentative infructueuse d'interception de la part des chasseurs japonais. Cela ne peut pas être confirmé, mais à la lumière des déclarations du *Flying-Officer* Ben Weston et attesté par ses carnets de vol, il semble que ces deux avions aient été rendus à l'USAAF fin octobre. Cependant, un avion codé « 20 » sur le nez est livré au début du mois de novembre dans le but de prendre des photos des installations japonaises en Nouvelle-Bretagne. Ben Weston est choisi pour voler sur cet appareil, car il est alors le seul à avoir volé sur un bimoteur. Il prend en main le Lightning pour la première fois le 20 novembre 1943. Au retour, il déclare que le pilotage de cet avion ne présente aucun problème. Il faut ajouter que cet avion, délesté de tout blindage et de tout équipement inutile, se révèle particulièrement rapide. Il peut voler à 18 000 pieds et encore monter à une vitesse de 165 nœuds, ce qui en fait un avion difficile à intercepter. Après s'être entraîné à prendre des photos aériennes le 22 novembre, Weston entreprend son premier vol opérationnel le lendemain. La mission consiste en un survol de Gasmata. Entre cette date et le 21 décembre, Weston effectue huit vols de reconnaissance sur la Nouvelle-Bretagne, totalisant près de 20 heures de vol de guerre. La moyenne de chaque mission tourne aux environs de 2 heures et 15 minutes à une altitude de 18 000 mètres. Aucun chasseur japonais n'a semble-t-il tenté de l'intercepter. Pour se décharger un peu de la tâche, Weston forme aussi trois anciens pilotes de P-40, le *Warrant-Officer* Max Stirling et les *Flying-Officers* Stan Hunt et Joss White, qui sont arrivés à maîtriser le bimoteur sans problème. Ils vont effectivement faire quelques sorties sur F-4, mais Sirling et White seront par la suite tués au combat sur P-40 en janvier 1944. Il est probable que les pilotes qui ont volé sur cet avion ont été mutés avant que Weston et le nouveau commandant aient rejoint l'unité et qu'un nouveau groupe de pilotes ait été formé sur Lightning pour répondre aux besoins croissants de reconnaissance photographique. Il existe un troisième Lighning qui a été identifié au sein du N° 75 RAAF *Squadron*. Il s'agit du Lightning codé « 30 » et surnommé « Malaria Mabel », mais il est fort possible qu'il a été uniquement utilisé pour la transformation des pilotes. Ces avions se sont avérés très populaires auprès des équipes de maintenance du N° 75 *Squadron*; il faut dire que les moteurs sont fondamentalement les mêmes que ceux utilisés par le Kittyhawk et la cellule ne présente aucun problème de maintenance

À partir des quelques photographies disponibles, il apparaît que ces avions ont été peints selon le camouflage en vigueur dans l'USAAF pour les avions de reconnaissance, soit en bleu foncé et noir pour les surfaces supérieures et en bleu tinté de blanc pour les surfaces inférieures. Les photographies montrent que ces avions ont été intensivement utilisés avec une peinture très fatiguée avec de nombreuses retouches. Ces deux avions portaient aussi les cocardes de la RAAF peintes par-dessus les étoiles américaines.

Malgré leur faible nombre, ces F-4 ont eu une importance cruciale pour l'Australie à une époque où elle luttait pour sa survie.

Posant fièrement devant un F-4 prêté par l'USAAF, de gauche à droite : *Warrant Officer* Max Striling, *Flying Officers* Stan Hunt, Joss White et Ben Weston, Nouvelle-Guinée, novembre 1943. On note le « L » blanc sur l'intérieur du moteur gauche (un « R » blanc se trouve sur l'intérieur du moteur droit). (Collection J. Grant, courtoisie Ben Weston)

REÇU 5 SUR 5

Retour sur le « Sunderland de la dernière chance »

En ce qui concerne l'article de Philippe Listemann sur l'action des Sunderland du 10 RAAF *Squadron* pendant l'été 1940, je me permets d'ajouter ci-après quelques précisions et observations complémentaires.

Le général de brigade, à titre temporaire, Charles De Gaulle, sous-secrétaire d'Etat à la Défense nationale depuis le 6 juin dans le nouveau gouvernement du Président du conseil Paul Reynaud, quittera la France, définitivement, le 17 juin 1940 vers 9 heures du matin.

Accompagné de son aide de camp, le lieutenant Geoffroy de Courcel et du général E.L. Spears, représentant particulier du premier ministre Winston Churchill auprès du gouvernement français, il embarquera à bord d'un de Havilland DH.95 Flamingo, immatriculé G-AFUE, affecté au 24 *Communication Squadron*. Cet avion, mis à sa dispositon par Churchill, l'avait ramené de Bordeaux en Grande-Bretagne la veille. Il est piloté par le *Sergeant* R.V. Ellis, 23 ans, pilote de chasse détaché du 73 *Squadron* de Hurricane qui combat en France depuis le début de la Guerre. Affecté au 73 *Squadron* depuis le 7 juin, n'y passa que quelques jours avant d'être détaché au 24 *Squadron*.

Le Flamingo G-AFUE fit escale à l'île de Jersey et atterrit sur l'aéroport de la capitale britannique vers midi. Après un rapide déjeuner, le général De Gaulle rencontra le Premier ministre Winston Churchill dans l'après-midi. Bien qu'aucun des deux hommes n'en fasse état dans leurs mémoires de guerre, il est probable que le sort de la famille du ministre français ait été évoqué.

C'est sans doute pourquoi cette mission fut montée dans la soirée du même jour.

L'équipage tué ce 18 juin 1940 dans l'accident du Walrus L2312 du 15 *Group Communication Flight* est inhumé dans le cimetière communal de Ploudaniel, localité située à environ une vingtaine de kilomètres au nord-est de Brest. Dans ce cimetière, on trouve les tombes des *Flight Lieutenant* J.N. Bell, 24 ans, pilote, et *Sergeant* C.W. Harris, 31 ans, navigateur, tous deux de la Royal Australian Air Force et, sans aucun doute, premiers tués de cette force aérienne. Y reposent aussi, pour l'éternité, les corps du *Corporal* B.F. Nowell, 25 ans, radio du 810 *Squadron*, et du *Captain* N.E. Hope, officier de l'*Intelligence Corps*.

Il est peut être bon de rappeler ici qu'aucun soldat Britannique ou d'un pays du Commonwealth, tué pendant les deux conflits mondiaux, ne fut rapatrié sur son pays d'origine. C'est ainsi qu'on trouve de par le monde, 1 146 105 tombes dont 211 104 soldats non identifiés, ces derniers faisant partie des 758 785 noms de soldats "*missing in action presumed killed*", inscrits sur divers monuments commémoratifs.

À noter que ce fut aussi le cas pour les soldats tués pendant le conflit des Malouines et que 33 d'entre eux reposent sur place dans un cimetière de la capitale des Falkland Islands.

R.E. Ellis, "le pilote du général", terminera la guerre comme *Squadron Leader*, DFM, titulaire de 7 victoires homologuées. Il quittera le sercice en 1966, *Wing Commander*, DFM AFC. Il est décédé en 1988.

Enfin pour terminer, je voudrais en profiter pour rappeler la mémoire d'un pilote de la France Libre qui servit au 10 RAAF *Squadron* de juillet 1941 à début juin 1942. Il s'agit de Jacques Hazard (matricule FAFL 30.251). Il fut porté disparu dans l'atlantique nord le 21 juin 1942 lors de sa 59ème mission de guerre, pilote d'un Sunderland du 228 *Squadron* auquel il venait d'être affecté depuis quelques jours. Mais ceci est une autre histoire qu'il faudra peut être raconter un jour.

Yves R. Morieult

Régis Deleuze (suite)

En complément des infos fournies par Yves Morieult sur le F/Lt Régis Deleuze (courrier des lecteurs n° 21), je peux vous préciser que que celui-ci fut abattu par la *flak* le 25 février 1945 vers 11 heures. Son Tempest, *serial* EJ775 et codé JJ-A s'écrasera dans une pâture près du chateau de Beverweerd à Verkoven (8 km au SE d'Utrecht).

B. Hugot (Brazey-en-Plaine, 21)

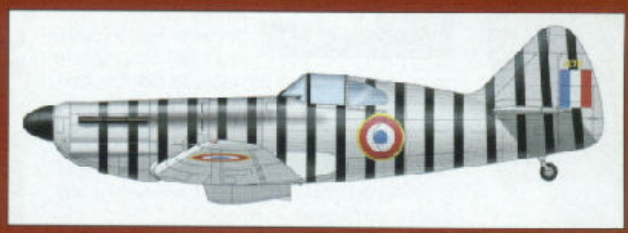
L'Étoile (jaune) d'Afrique ?

Je me pose la question de l'origine du nom de Hans-Joachim Marseille, tant ce patronyme doit être rare en Allemagne, voire réduit aux membres d'une seule et même famille.

Je serais heureux si l'un de vos lecteurs pouvait m'éclairer. J'ai une hypothèse qui reste à vérifier : Hans-Joachim serait le descendant d'un «Juif du pape », émigré en Allemagne. Du temps où les papes régnaient en Avignon, ils donnaient aux Juifs persécutés venus se mettre sous leur protection le nom de la ville dont ils étaient originaires. Cette origine pourrait expliquer le caractère même de Jochen, allergique à la discipline germanique. Mais, alors, quel pied de nez aux Nazis !

R. Prüfer (Barberaz, Savoie)

THE POSTER
by Aéro-Journal

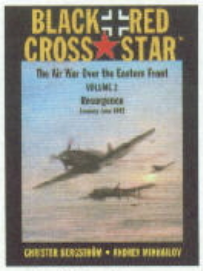


Ce poster réunit 51 des plus grands chasseurs monomoteurs de la Seconde Guerre mondiale.
Une « super page centrale » due au talent de l'infographiste maison, Pierre-André Tilley.
Tous les avions sont à la même échelle, ce qui permet de les comparer entre eux.

Taille : 80 x 60 cm.
Imprimé sur papier couché semi-mat de 135 g et expédié en tube rigide.

Prix : 15 euros + port : gratuit pour la métropole, 1 euro pour la CEE/Suisse/DOM-TOM et 2 euros pour tous autres pays.

Aéro Bibliothèque



À l'est du nouveau

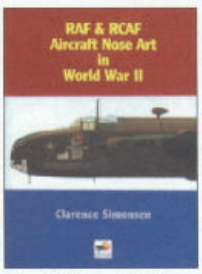
Voici le second tome de la longue histoire de la guerre aérienne sur le front Est. Ce tome couvre le premier semestre 1942, période – comme l'indique le sous-titre – de la résurgence.
Fin décembre 1941, les deux tiers des effectifs que la Luftwaffe a engagés ont été détruits. L'aviation soviétique n'est pas non plus au mieux de sa forme.
En optimisant l'usage de l'aviation, par une concentration des forces sur les points sensibles, la Luftwaffe allait redresser une situation plutôt comprise au début de l'année 1942. Toutefois, ce ne fut qu'en tirant au maximum sur ses faibles réserves et en dégarnissant les autres fronts qu'elle put réussir quelques exploits retentissants à Kharkov ou à Sébastopol.
De son côté, l'aviation soviétique n'allait pas tarder à reprendre du poil de la bête sur le plan qualitatif, avec l'introduction de nouveaux modèles aussi, voire plus performants que ceux de l'ennemi, mais surtout sur le plan quantitatif. Le rouleau compresseur soviétique était en marche.
Le livre est illustré par environ 150 photos d'intérêt variable (leur qualité a été nettement améliorée par rapport à celles du tome 1) et de 30 profils couleur de belle facture. Enfin, et c'est un excellent point, on trouve 5 cartes en couleur avec les principaux lieux cités dans le texte.

Black Cross–Red Star, vol. 2, Resurgence (January-June 1942) – C.Bergström & A.Mikhailov – Pacifica Military History, Pacifica (CA).

...et boules de gomme

Un livre entier – et quel livre, près de 300 pages – sur les avions composites allemands, il fallait être gonflé ou s'appeler Robert Forsyth pour se lancer dans une telle aventure.
Le moins que l'on puisse dire de cet ouvrage monumental, c'est qu'il est réussi sur tous les plans : présentation, illustration et richesse du texte.
Fort intelligemment, l'auteur commence par rappeler les expériences d'avions « parasites » menées dans le monde entier avant la guerre, en particulier le célèbre Short-Mayo, mais aussi, bien évidemment, celles de DFS dans ce domaine.
On en arrive au projet « Beethoven », qui allait donner naissance à l'arme de guerre, dont le premier utilisateur fut la 2./KG 101. On entre ensuite dans la phase opérationnelle, traitée avec beaucoup de minutie et de précision. De nombreux documents originaux sont publiés pour appuyer le texte.
Le livre se termine sur les versions expérimentales, avec de superbes plans au trait et de magnifiques profils en couleur.
À voir le nombre de photos (y compris 9 en couleur), on peut raisonnablement penser que l'auteur a publié *toutes* celles qui existaient !
Un travail remarquable.

Mistel, German Composite Aircraft and Operations, 1942-1945 – R.Forsyth – Classic Publications, Crowborough.



Nose art à la British

Pour ceux qui pensent que les avions britanniques comptent parmi les plus tristes de la guerre, voici un démenti en forme de livre.
L'auteur y a recensé plus de 500 « nose arts » sur de nombreux types différents d'avions. Mais, s'il s'en était tenu là, il ne nous aurait offert qu'un livre de plus sur les pin-up aéromodelées.
Là où l'ouvrage prend une autre dimension, c'est dans la biographie des artistes, leurs sources d'inspiration (allant d'un extrême à l'autre, de Varga à Disney) et le sort des appareils décorés.
Le fait que l'auteur soit canadien a influencé son choix, mais il est certain que les appareils de la RAF étaient nettement moins décorés – question de culture sans doute. Il passe ainsi en revue tous les *Squadrons* de la RCAF, en listant numéros de série, code tactique et « nose arts » éventuels.
Il y a pourtant quelques absences flagrantes, dont celle des Marauder du N° 14 *Squadron* connus pour leurs décorations chatoyantes.
Un livre très agréable à consulter... et pour cause !

RAF & RCAF Aircraft Nose Art in WWII – C. Simonsen – Hikoki, Ottringham (GB) – Prix environ 45 euros en France – www.hikokiwarplanes.com

FAA

Ce numéro hors-série (format standard) de Squadron/Signal traite des unités embarquées de la Fleet Air Arm pendant la guerre. Comme cette série met l'accent sur les illustrations (photos et planches), le texte n'est qu'un résumé des principales opérations auxquelles la FAA a pris part, avec des raccourcis parfois saisissants.
Un ouvrage bien dans la tradition de Squadron/Signal, donc à recommander.

Je me défends en attaquant

Dans la série sur les unités de la RAF lancée par Air Britain, voici le dernier venu : le N° 25 *Squadron*. En 300 pages, on parcourt trois quarts de siècle, de la création à la dissolution de cette escadrille de chasse qui a terminé son existence à tirer des missiles Bloodhound.
L'historique proprement dit, illustré de quelque 200 photos, est assorti de nombreuses annexes : victoires, accidents, liste des avions utilisés (avec *serials*), bases et quelques notices biographiques.

Hawks Rising - The Story of 25 Squadron Royal Air Force – F.K.Mason – Air Britain – Prix environ 46 euros pour les non-membres (en France) – mike@absales.demon.co.uk

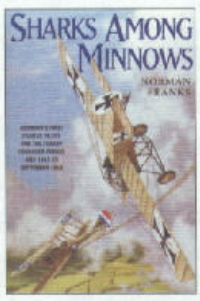
L'autre bataille de la Marne

Suite du livre concernant les combats aériens sur la Meuse et la Semoy qui s'arrêtait au 14 mai, cet ouvrage évoque la poursuite des opérations telles qu'elles se développent à la fois vers l'ouest et vers le sud.
Tous les combats aériens dans les secteurs concernés sont retracés, avec le maximum de détails (mais est-ce bien nécessaire de publier des tableaux qui ne comportent que des points d'interrogation ?).
L'ouvrage (150 pages petit format) est illustré de nombreuses photos inédites, parfois fort intéressantes, mais auquel on fera le reproche d'être trop petites (6x4 pour la plupart).

Combats Oubliés du Ciel des Ardennes & de la Marne, 15 mai-14 juin 1940 – F.&P. Roger – Publication à compte d'auteur, sous le patronnage du musée de l'AASF à Vraux, disponible chez F&P. Roger, 13 allée des Framboises, 08440 Lumes – Prix : 27,45 euros (port inclus, métropole).

Modelling à l'anglaise

Voici deux magazines du groupe PAMAG dédiés aux accros de la maquette plastique. Nous avons été agréablement surpris de constater que ces revues ne délaissent pas les conseils aux débutants et font davantage la promotion du « faites-le-vous-même » que du « achetez-le-tout-fait ».
Le plus intéressant est sans doute l'ambiance « club » qui règne dans ces magazines qui arrivent à établir une vraie complicité avec leurs lecteurs.
Si nos amis Britanniques ont encore une certaine avance dans le domaine du maquettisme, leurs revues datent un peu au point de vue mise en page et impression.
Retrouvez *21st Century Plastic Modeller* et *International Plastic Kit Constructor* sur www.pamagltd.co.uk

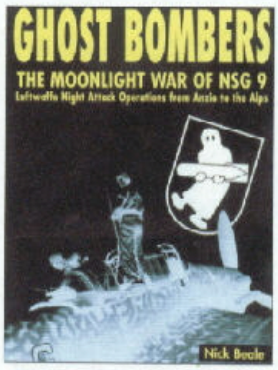


Le requin et les cochons de payants

Après les as allemands contre les as britanniques, les as britanniques contre les Allemands, voici les as allemands contre les Alliés inconnus. Quand il aura publié les Allemands inconnus contre les Alliés inconnus (et réciproquement dans le tome suivant), il aura enfin fait le tour de la question...
Un excellent travail – comme d'habitude – mais s'il est question de requin dans le titre, on a vraiment l'impression que le lecteur est pris pour un pigeon.

Sharks Among Minnows – N.Franks – Grub Street, Londres – Prix approximatif : 30 euros.

Le coup de cœur du bimestre



Les guerriers du clair de lune

Le sujet est intéressant, car les unités de nuisance nocturne ont rarement retenu l'attention des historiens, sans doute parce que leurs archives sont difficiles à trouver et que leurs opérations n'ont pas le caractère gratifiant des combats tournoyants des chasseurs.

Le NSG 9 n'est cependant pas une unité inconnue. F. D'Amico a déjà traité de ses opérations dans son ouvrage *Air War over Italy*. En outre, la conservation d'une partie de ses journaux de marche aux Bundesarchiv explique sans doute le choix de l'auteur. Mais, ce serait lui faire injustice que d'écrire qu'il s'est contenté de les recopier. En effet, ce livre comporte un important travail personnel, en particulier auprès de quelques anciens de cette unité qui apportent leurs témoignages de première main.

C'est en octobre 42 que voient le jour les premiers groupes de harassement nocturne, les *Störkampfgruppen*, principalement utilisés sur le front Est. Le 30 novembre 43 voit la création de la 1./NSG 9, équipée en Caproni 314 à Campoformido-Udine et destinée à être engagée en Italie. En fait, ces appareils ne seront jamais employés en opérations. Ce n'est pas le cas des Fiat CR.42 qui complètent les effectifs de l'unité pendant quelques mois et qui sont utilisés au-dessus des plages d'Anzio fin janvier 1944. En fait, il faut attendre avril et la transformation de l'escadrille sur Ju 87D pour que la 1./NSG 9 intervienne avec une certaine efficacité.

Avec la création de la 2./NSG 9 le 28 janvier 1944, le groupe prend enfin forme. On le suit ensuite en Italie centrale, entre Florence et Ravenne, puis dans le Nord, contre les partisans près de la frontière suisse.

Quels résultats ce groupe a-t-il obtenus. Selon les anciens : « *En Russie, bons résultats tirés des raids de nuisance. En Italie, aucune influence sur la stratégie de l'ennemi – peut-être son avance en a-t-elle été retardée. Les opérations nocturnes ont eu peu d'effet : « des raids de nuisance », c'est le meilleur qualifiatif que l'on puisse leur trouver; tout au plus ont-elles troublé le sommeil des soldats ennemis... Rétrospectivement, j'ai l'impression que nos supérieurs connaissaient l'inefficacité de nos missions, mais que comme l'ordre venait « d'en haut », il fallait bien faire quelque chose.* »

Le livre est illustré de nombreuses photographies, malheureusement beaucoup sont de trop petites dimensions et un certain nombre ont déjà été publiées dans d'autres livres de cette collection, et de quatorze profils en couleur aux standards de Classic Publications.

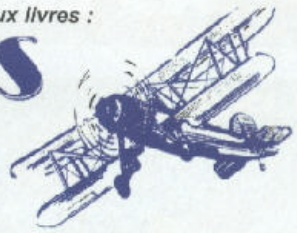
Un livre à la mode Classic Publications : beau, voire luxueux, bien illustré, émaillé de récits personnels, détaillé et... cher (comptez dans les 40 euros) – mais, on n'a rien sans rien.

Ghost Bombers – The Moonlight War of NSG 9 – N.Beale – Classic Publications, Crowborough (GB).

Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion



Passez commande de vos nouveaux livres : envoi en recommandé 48 h!

AVIATION FRANÇAISE

-Les Caudron Renault/ Docavia (F) **380 F**
-Les Avions Caudron Vol1/ A Hauet (F) **350 F**
-Vols d'Essais- Le centre d'Essais en Vol de 1945 à 1960 / JC Fayer (F) **315 F**
-Le Grand Cirque 2000/ Pierre Clostermann (F) **198 F**
-L'Le groupe Alsace/ Aubert(F) **310 F**
-Ils étaient là ... (l'armée de l'Air sept 39-juin 40)/ J & P Martin (F) **399 F**
-Mes carnets Juin1940-Aout 43 / René Mouchotte (Réedit.)(F) **149 F**
-René Couzinet, de Lindberg à Mermoz / Caloyanni (F) **139 F**

AVIATION ALLEMANDE

- The Sting of Luftwaffe / Vasco (A) **450 F**
- Heinkel He 177 (Warpaint)(A) **120 F**
- Barbarossa Victioms / Kopansk)(A) **155 F**
-Mistel - German Composite Aircraft & Operations 1942-45 / Forsyth (A) **450F**
-Henschel 129 in action 5squadron Signal (a) **89 F**
-Jagwaffe-Battle of Britain Vol.2 Section2 / Mombeek(A) **175F**
-Defenders of the Reich JG1 Vol.2 / Mombeek(A) **189 F**
-Messerschmitt Me 410 in detail/ J Nowicki (A/PL) **129 F**
-Augsburg's Last Eagles (Eagle File N°3) / B Green (A) **250F**
- Messerschmitt Bf 109 G (Muschroom Model Mag N°1) Michulec (A) **109 F**
-Messerschmitt Bf 110 (Walk Around N°23) (A) **129 F**
-Focke Wulf Fw 190 A/F (Walk Around N°22) (A) **129 F**
-Luftwaffe over the Czech Territory 1945 (Japo) / J Weal (A) **499 F**
-Me 262 (Classic Publication) Smith & Creek (A) (4 volumes) Le vol. **389 F**

AVIATION AMERICAINE

-The 4th Fighter Wing in the Korea War/ Davis (A) **449 F**
- P39 Airacobra Aces of WW2 / Aircraft of the Aces N°36 (A) **129 F**
A-1 Skyraider Walk Around (A) **129 F**
Douglas A20 Boston/Havoc (Warpaint 32) (A) **119 F**
-The X-Planes X-1 to X-45 / Miller (A) **450 F**
-American Eagles-American volubteers in the RAF 1937-43 / T Holmes (A) **189 F**
-American Eagles N°2-P38 Lightning Units of the 8th & 9th Air Force / / T Holmes (A) **189 F**
-F80 Shooting Star Units over Korea : Frontline Colours N°5 / Thompson (A) **169 F**
-Air War over North Viet Nam (Squadron Special) Toperczer (A) **119 F**
-Mig Alley-Air to air combat over Korea (Squadron Special) / Davis (A) **119 F**
-Douglas A4E/F Skyhawk in Navy Service/ S Ginter (A) **250 F**
-F117A Nighthawk (Walk Around N°26) (A) **129 F**

AVIATION ANGLAISE

- RAF & RCAF Nose Art in WWII/Simonsen (A) **350 F**
-Spitfire Mark V in action/P Caygill (A) **250 F**
-Spitfire, The History / EB Morgan & E Schacklady (A) **450 F**
-Spitfire Griffon : Comprehensive guide for the modeller (A) **219 F**
Collection Warpaint (A) :
-n° 29 Hawker Sea Hawk **115 F**
-n° 30 Avro Vulcan **115 F**
-n° 31 RAF/RN Phantom **115 F**

AVIATION ITALIENNE

-Cant Z501 (Ali D'Italia N°17) (I/A) **129 F**
-Reggiane Re2000to 2005 in action (Squadron Signal) (A) **89 F**

AVIATION PAYS DE L'EST

-Mig17 & Mig19 Units of the Vietnam War (Combat Aircraft N°24) (A) **125 F**
-Conflict in the Balkans (Combat Aircraft N°25) (A) **125 F**
- Tupolev TB-3 & Petlyakov Pe-8 (F) **240 F**
-Polikarpov I-16 / Lela presse (F) **290 F**
-Ilushin IL-76 (Aerofax) / Komissarov & Gordon (A) **239 F**
-Mikoyan-Gurevich Mig 15 (Aerofax) / Gordon (A) **205 F**

DIVERS

- Tigers over China (Eaglefiles N°4) Tullis **250 F**
-Japanese Aircraft Interiors 1940-45 / Mikesh (A) **499 F**
-N° 91 "Nigeria" Squadron (Aviation Elite N°3)/ Hall (A) **169 F**
-Leitolaivue 24 (Aviation Elite N°4)/ Stenman (A) **169 F**
- Gunner! / Nijboer & Patterson (A) **295 F**

Pour commander vos livres par correspondance

Passez commande par courrier sur papier libre, par téléphone, par fax ou par internet - Frais de port pour la France Métropolitaine : 30F jusqu'à 300F de commande, 45F au delà de 300F. (Pour l'étranger nous consulter) - Paiement : par chèque à l'ordre de «Drivers», par CB, ou contre remboursement

DRIVERS
31, rue du Languedoc
BP 99
31013 TOULOUSE Cedex 6
Tél : 06 82 96 56 68 – Fax : 05 61 22 81 63
web : www.drivers.fr

Au catalogue

Camouflage et marques N° 1
10,00 euros franco pour la métropole
11,10 euros pour CEE/Suisse/DOM/TOM
11,35 euros pour tous les autres pays.

Promotion valable jusqu'au 28.02.2002 et dans la limite des stocks disponibles.

Ils étaient là...

60,80 euros + port
Métropole : 6,10 euros
DOM/TOM, CEE : 7,65 euros
Europe autre : 9,15 euros
Amériques, Afrique : 15,25 euros
Asie, Océanie : 22,90 euros

Poster
15,00 euros + port
Métropole : gratuit
CEE, DOM/TOM & Suisse : 1,00 euro
Autres pays : 2,00 euros

Prochain numéro

Dans le n° 24 (2 avril 2002)

À la reconquête de la France

Deuxième époque : août 44 - mai 45

C'était tout un bazar quand le chef d'escadrille perdait un verre de contact avant une mission

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry
32500 Fleurance

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 25 au n° 30 inclus** : France 32,80 euros - CEE, Suisse, DOM-TOM 37,35 euros - Autres pays 41,20 euros , air mail.

☐ **Je souhaite recevoir :**

__ **exemplaire du/des n° 2 / 7 / 13 / 18** - Chaque numéro : 6,55 euros port inclus (tous pays).

__ **exemplaire du n° 21 / 22** - Chaque numéro : 7,15 euros port inclus (tous pays).

__ **exemplaire(s) du livre *Camouflage et Marques Français 38/45*** - voir tarifs ci-dessus.

__ **exemplaire(s) du livre *Ils étaient là...*** - voir tarifs ci-dessus.

__ **exemplaire(s) du poster** - voir tarifs ci-dessus.

Nom :_____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de euros _____

☐ **Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)**

☐ **Carte : Visa – MasterCard n°** _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à_____ **le**_____ **Signature**

Fait comme un rat

Tout au long de 1941, les escadrons du *Fighter Command* sont engagés dans des missions intensives au-delà de la Manche. Elles prennent plusieurs formes, de la « Rhubarb » (recherche d'objectifs d'opportunité) au « Circus » (escorte de bombardiers au-dessus de l'Europe occupée), en passant par le « Rodeo » (raid de chasseurs). En novembre 1941, le N° 501 *Squadron County of Gloucester*, sous le commandement du *Squadron-Leader* C.F. Bunny Currant DFC, est basé à Ibsley dans le Hampshire et participe activement à ce genre de missions. Depuis le début du mois d'août, il vole sur Spitfire Vb en remplacement de ses Spitfire II.

Parmi les pilotes de l'unité se trouve le *Pilot-Officer* E.H.L. Shore qui vient juste de terminer sa formation au sein de l'OTU de Grangemouth au cours de l'été. Le 4 novembre 1941, il prend les commandes du Spitfire AA837/SD-E et décolle avec le *Sergeant* Dicky Lynch comme ailier. La mission est de type « Rhubarb » contre un transformateur électrique, le long d'une ligne de chemin de fer entre Carentan et Cherbourg. Cette mission a été demandée par le *Bomber Command*, probablement en soutien d'une mission prévue sur Lannion. Mais au-dessus de la Normandie, ils sont attaqués par des Bf 109 de la JG 26. Eric Shore témoigne :

« À cause d'averses de neige intermittentes, je n'ai pas pu trouver le transformateur. J'ai été prévenu par la base que deux avions avaient décollé de Maupertuis en direction de l'ouest. J'ai prévenu mon ailier quand les 109 ont surgi. Je n'ai pas été touché et j'ai tiré le manche pour monter dans les nuages dès que mon ailier m'a prévenu du danger, quoique son message ait été coupé, me faisant penser qu'il avait été touché. En sortant des nuages je n'ai pas réussi à voir Lynch ou les 109. J'ai appelé la base en leur signalant que j'avais perdu le contact avec mon ailier et que je retournais à la base.

« Peu de temps après, j'ai remarqué que ma pression d'huile était en train de chuter et le moteur n'a pas tardé à serrer. J'ai donc appelé encore une fois la base pour leur dire cette fois que je m'apprêtais à atterrir. Une grande partie des environs était inondée, donc je me suis résolu à aller en direction de la plage (qui deviendra plus tard Utah Beach), située à l'est de Sainte-Mère-l'Église. Je suis parvenu à atterrir sans problème sur la plage. La marée étant en train de descendre, j'ai bénéficié d'une large portion de sable mouillé pour effectuer ma manœuvre. J'ai gardé les roues rentrées dans le but aussi de faire le maximum de dommages à la structure de l'avion. J'ai posé l'avion parallèlement au front de mer, mais la marée a par la suite fait pivoter la machine de 90° vers l'est. Des Allemands et des civils se promenaient le long du rivage et je me suis donc empressé de détruire mon équipement IFF. J'ai fait glisser la verrière et mis les mains en l'air alors qu'une foule s'était déjà regroupée autour de l'avion, dont un Allemand qui brandissait une mitrailleuse Tommy. Juste avant cela, une femme m'avait fait un signe furtif de la main droite à travers la fenêtre du bâtiment tout proche (voir photo). J'étais fait comme un rat et pour un bon bout de temps. »

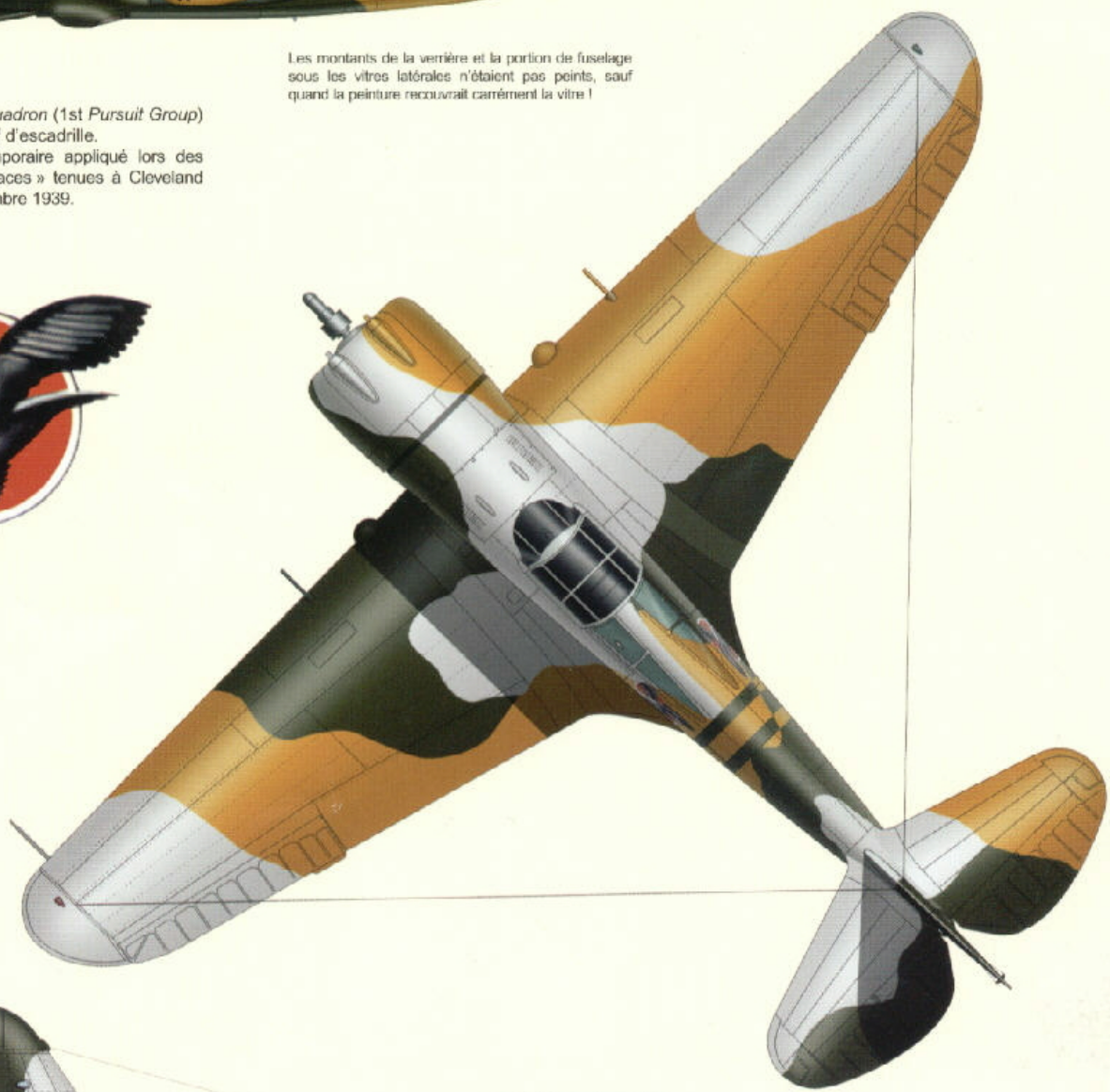
Quant au *Sergeant* Lynch, il parvint à revenir à Ibsley avec un avion transformé en passoire – il trouva la mort l'année suivante. Pour revenir à la question de la pression d'huile, une note avertit les pilotes que les premiers Spitfire Vb, dans le cas de vitesses excessives (voire au-delà du normal), pouvaient à l'occasion créer une pression très forte dans le système hydraulique, entraînant la rupture de l'arbre entraînant la pompe à huile; c'est ce qui arriva à Eric Shore.

Andrew Thomas

© P-A. Tilley. 2001

Curtiss P-36C
27th *Pursuit Squadron* (1st *Pursuit Group*)
Appareil du chef d'escadrille.
Camouflage temporaire appliqué lors des « National Air Races » tenues à Cleveland (Ohio) en septembre 1939.

Les montants de la verrière et la portion de fuselage sous les vitres latérales n'étaient pas peints, sauf quand la peinture recouvrait carrément la vitre !



© P-A. Tilley, 2001